COMERCIO INTERNACIONAL DE LA EMPRESA



Logística, operaciones y distribución internacional

Profesor: Alejandro Molins

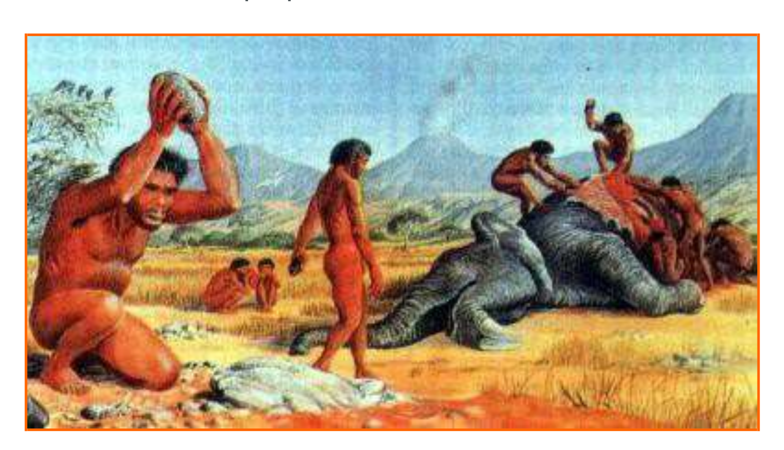
Índice de contenidos

Capítulo 1 Introducción a la Logística Internacional

1.1. ORÍGENES, EVOLUCIÓN Y CONCEPTO DE LOGÍSTICA

Desde los tiempos más remotos, el agua fue, para el ser humano, condición indispensable de vida y los primeros vestigios del hombre, siempre aparecen a orillas de ríos, lagos u océanos.

Antes de inventar recipientes para transportar el indispensable liquido, Homo Sapiens no podía alejarse de sus fuentes pero como sus cacerías le obligaban a recorrer grandes distancias, comenzó a utilizar los propios ríos como vías de comunicación.



Los comienzos de la navegación se pierden en las oscuridades de la Prehistoria. El hombre del Paleolítico conocía ya el bote formado de un tronco, la balsa, y también el primitivo kayac de cuero usado hasta hoy por los esquimales. Más tarde aprendería a cavar con el hacha o mediante el fuego el tronco del árbol, dando nacimiento a la canoa.

Restos de remos y balsas anteriores al Neolítico se han encontrado en depósitos fósiles, cerca de Lübeck, en Alemania, y Perth, en Escocia. Además, el hecho de que desde tiempos muy remotos estuviesen habitadas islas y archipiélagos a menudo alejados del continente, Creta, Cerdeña, las Islas Británicas, Heligoland sugiere la existencia de sólidas balsas, capaces de afrontar el oleaje marino.

Por otra parte, ya en el cuarto milenio pre cristiano, Egipto conocía la barcaza, usada para el tráfico fluvial por el Nilo, y junto con los primeros faraones apareció el velamen

sobre estas embarcaciones. Alrededor del año 2500 a. de C., numerosos navíos de carga surcaron el Mediterráneo, iniciando así una época de exploración e intercambio comercial que daría nacimiento a la civilización.



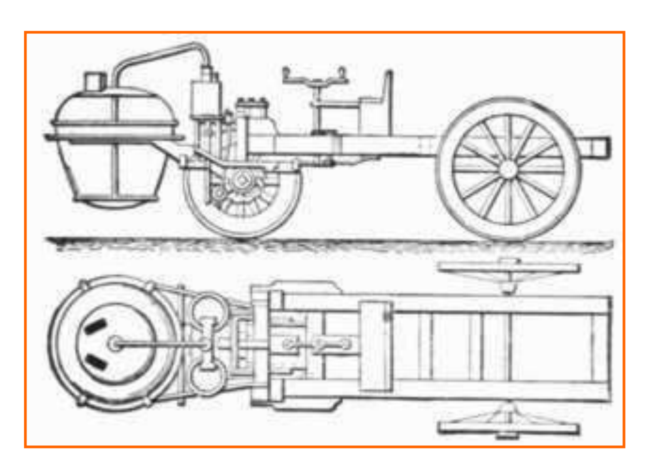
Con el paso del tiempo, los medios de transporte fueron evolucionando hasta llegar a los actuales, siendo los puntos relevantes en el desarrollo los siguientes:

- **TERRESTRE**: Tracción animal (Origen del mundo), Rueda (Neolítico), Automóvil (1.771), Bicicleta (1.790), Motocicleta (1.818) y Ferrocarril (1.827.
- **MARÍTIMO**: Tronco (Origen del mundo), Remo (Origen del mundo), Vela (Neolítico), Vapor (1.783) y Motor (Finales del Siglo XIX.
- **AEREO** : Globo aerostático (1.783), Paracaídas (1.797), Dirigibles (1.852), Planeador (1.891), Avión (1.903) y Helicóptero (1.923)

El transporte aéreo fue posterior, y una consecuencia del desarrollo de los dos medios principales de transporte (Marítimo y Terrestre).

En el desarrollo del transporte se han producido dos importantes descubrimientos, los cuales han marcado la evolución del sector y que han sido:

- La rueda
- La máquina de vapor



Existe un gran número de definiciones sobre Logística, dependiendo de la publicación consultada. En nuestra opinión es una ciencia que estudia la organización de todas aquellas actividades que componen la **CADENA LOGÍSTICA**.

Logística tiene su origen en el mundo militar, ya que desde la antigüedad, cuando los ejércitos se planteaban una guerra, estaban obligados a planificar previamente como tenían que aprovisionarse de comida, armas, medicinas, etc. Todo ello con el paso de los años, ha tenido un fuerte desarrollo en el ámbito militar, transvasándose estos desarrollos además a la vida civil, incrementado su importancia por los importantes ahorros de costes que ello puede suponer a las empresas.

Anteriormente la logística era solamente, tener el producto justo, en el sitio justo, en el tiempo oportuno, al menor costo posible, actualmente éstas actividades aparentemente sencillas han sido redefinidas y ahora son todo un proceso. Hoy en día la logística es un asunto tan importante que las empresas crean áreas específicas para su tratamiento.

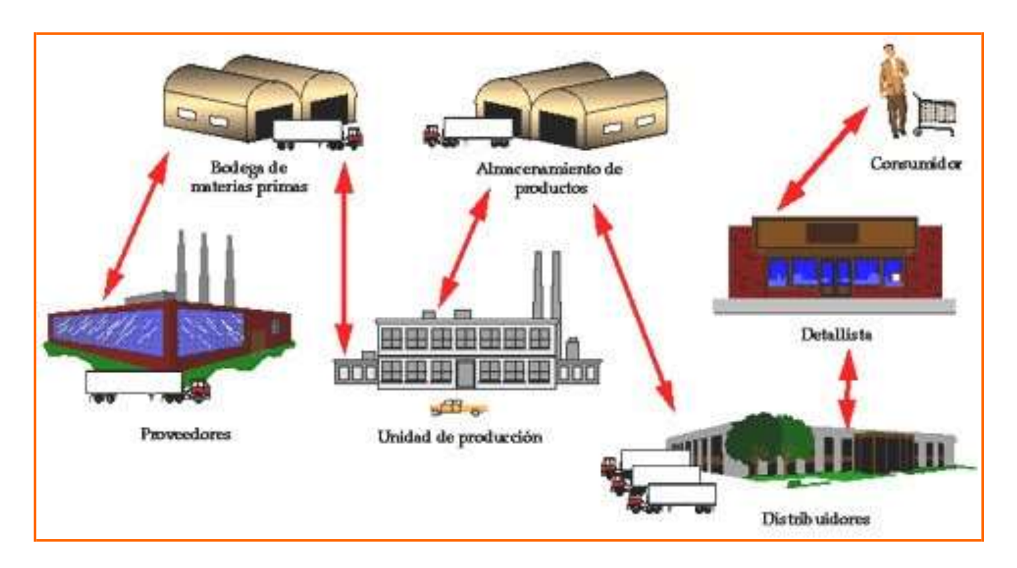
La logística busca gestionar estratégicamente la adquisición, el movimiento, el almacenamiento de productos y el control de inventarios, así como todo el flujo de información asociado, a través de los cuales la organización y su canal de distribución se encauzan de modo tal que la rentabilidad presente y futura de la empresa es maximizada en términos de costos y efectividad.

La logística determina y coordina en forma óptima el producto correcto, el cliente correcto, el lugar correcto y el tiempo correcto.

1.2. CADENA LOGÍSTICA

Los eslabones básicos que componen la cadena logística son:

- Aprovisionamiento de materias primas.
- Almacenaje y manipulación.
- Distribución



Por lo tanto la red logística de una empresa está formada por:

- Proveedores
- Centros de producción
- Almacenes o plataformas
- Clientes

Y su coordinación depende de un **Plan Logístico**, el cual debe definir con la mayor exactitud posible las líneas maestras siguientes:

1. **La previsión de la demanda**. Para poder organizar la logística de una empresa es imprescindible conocer los volúmenes de producto solicitados por el mercado ya que si no, es imposible saber si tenemos la empresa adecuadamente dimensionada en la relación de sus capacidades con sus necesidades.

2. **El sistema de producción**. Para organizar adecuadamente la producción es necesario tener en cuenta la necesidad de establecer un programa donde conceptos como los requerimientos de materiales ("Material Requirement Planning" o sistema MRP), ECR ("Efficient Consumer Response"), o la clasificación de los artículos según su importancia para la empresa tienen todo su sentido. La situación y dimensionado de centros de producción y almacenes.

3. **La situación y dimensionado de los centros de producción y almacenes**. Necesarios para establecer las necesidades de medios en lo que concierne a personal, aprovisionamiento y transporte, así como el equilibrio entre la proximidad a las áreas de aprovisionamiento y a los mercados.

4. **La organización de los aprovisionamientos**. Cuyo aspecto más importante es la selección de los proveedores y su diversificación, tanto en el volumen solicitado como en su situación geográfica, por razón de optimización de precios y disminución de riesgos.

5. **El almacenamiento de materias primas, componentes y producto terminado**. Donde hay que moverse en función de criterios de rentabilidad y eficacia entre la disponibilidad de materiales y el coste financiero de tenerlos en "stock" lo que explica la gran importancia que tienen los sistemas "Just-in-Time" que reducen dichos costes, a partir del concepto de suministrar, tanto en los aspectos de producción como comerciales, los elementos que se necesiten, en el momento en que sean precisos, y en la cantidad imprescindible, mediante una utilización eficaz de la informática y los medios de transporte. El JIT es una filosofía de gestión de materiales que se esfuerza en eliminar costes por producir la parte correcta en el lugar correcto en el tiempo correcto.

6. **El control de pedidos y gestión de "stocks"**. La gestión de stocks constituye una de las actividades fundamentales dentro de la gestión de la cadena de suministro ya que el nivel de stocks puede llegar a suponer la mayor inversión de la compañía, abarcando incluso más del 50% del total de activo en el sector de la distribución. La necesidad de disponer de inventarios viene dada por la dificultad de coordinar y gestionar en el tiempo las necesidades y requerimientos de los clientes con el sistema productivo y las necesidades de producción con la habilidad de los proveedores de suministrar los materiales en el plazo acordado. Los objetivos son

   - Reducir al mínimo posible los niveles de existencias.
   - Asegurar el suministro de producto (materia prima, producto en curso o producto terminado) en el momento adecuado al área de producción o al cliente.

Tanto en el proceso de producción como en el de comercialización, que no se produzca la "ruptura de stock" que afecta por una parte a la regularidad del proceso de producción y, por la otra, a la debida atención al cliente. Este aspecto del proceso depende muy especialmente de las características de la demanda ya que el tratamiento de los inventarios es muy distinto según aquélla sea constante, con tendencia o estacional.

7. **La manipulación de los materiales**. Que engloba todas las actividades de manejo y movimiento de materiales en el interior de la empresa, tanto durante el proceso de producción como en la organización de las expediciones. En esta fase se estudian los movimientos que se precisarán, los recorridos a efectuar, el estado físico de la mercancía (sólido, líquido o gaseoso) y características como peso, volumen, peligrosidad etc., de los

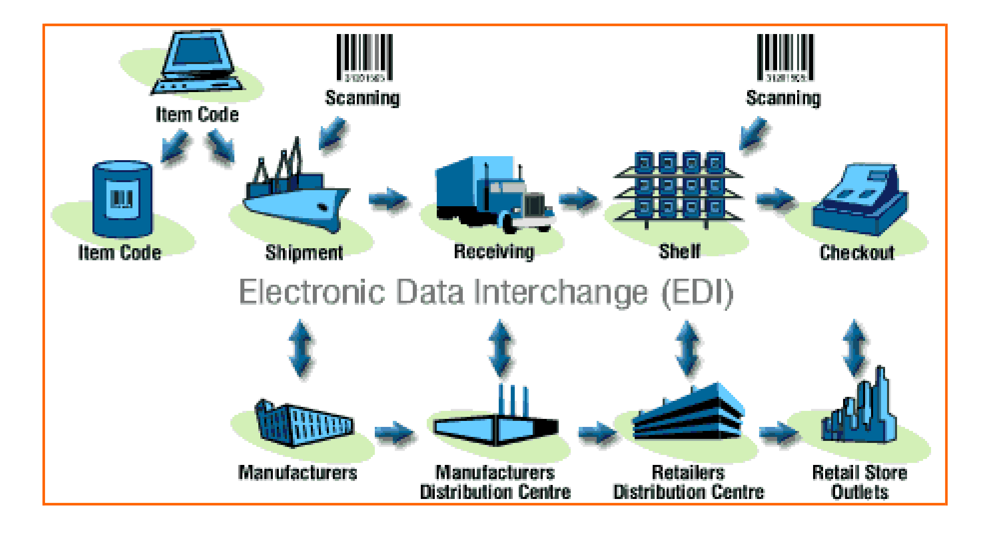
materiales a manejar o de los equipos a utilizar según el movimiento sea horizontal, vertical o mixto.

8. **La organización de los transportes**, cuyos problemas fundamentales son:

- Elección de medio de transporte: Que implica aspectos técnicos como las características del producto a transportar o las limitaciones dimensionales y de uso de los vehículos, aspectos comerciales como la disyuntiva entre utilizar un servicio de línea regular o el régimen de contratación libre y aspectos financieros de principio como decidir entre la utilización de flota propia o de vehículos ajenos.

- Programación de los transportes: Que incluye el estudio de temas tan atractivos como la optimización de rutas o de los volúmenes a transportar, que se resuelven en la actualidad con programas informáticos, siempre teniendo en cuenta el aprovisionamiento de materias primas, el cual puede ayudar a optimizar los costes de transporte, aprovechando los "retornos".

9. **El flujo de información**. Otro aspecto importante son los sistemas de información, ya que la información es lo que mantiene el flujo logístico abierto. La tecnología de la información parece ser el factor más importante para el crecimiento y desarrollo logístico, un sistema de órdenes es el enlace entre la compañía, los proveedores y clientes. El desarrollo imparable de las tecnologías de la información conlleva la necesidad de establecer una red que, además de a los diversos departamentos de la empresa, ponga en contacto "on line" a la misma con proveedores y clientes para que las informaciones puedan ser compartidas en tiempo real. Un aspecto esencial de la red de información es que las informaciones que precise cada eslabón de la cadena deben ser estudiadas en detalle pues por razones económicas, de confidencialidad y operativas deben establecerse filtros de acceso en el sistema.



El uso de los sistemas EDI (“Electronic Data Interchange”) para la transmisión electrónica de datos entre ordenadores es uno de los mayores avances en este campo. Consiste en el envío y recepción de documentos con medios telemáticos con el fin de posibilitar su tratamiento automático. Este sistema pretende que el emisor y receptor de un determinado documento comercial puedan ser directamente los respectivos ordenadores centrales, ganando así tiempo y evitando errores.

Los componentes o estructuras de un sistema EDI son: GLN (punto operacional) de empresa, los mensajes estándar, los programas EDI o Software de Estación de Usuario (SEU) y las comunicaciones necesarias para llevar a cabo este intercambio de mensajes comerciales.

En los últimos tiempos se viene hablando mucho sobre las posibilidades de Internet como sistema de comunicación. Esta red de comunicación lejos de ser una amenaza para el EDI supone una oportunidad al ampliar las posibilidades y ha abierto un nuevo canal de comunicaciones para que los usuarios del EDI-EANCOM puedan utilizarlo como vehículo de transporte en sus intercambios EDI.

Al ser Internet un canal abierto y por lo tanto inseguro se recomienda la utilización de la firma electrónica digital en los documentos para garantizar de forma segura el ciclo completo de una transmisión EDI: integridad de los datos, identificación del emisor y no repudio en origen y destino, es decir, que ni el emisor puede negar el envío realizado, ni el destinatario la recepción de una determinada transacción comercial. Este mecanismo se ha puesto en marcha para transmisiones vía Internet, por considerar la red de redes un medio por naturaleza inseguro. No obstante, una vez que las estaciones EDI han añadido las funcionalidades especificas de seguridad, los mensajes "blindados" pueden circular por cualquier red de transmisión, Internet o Red de Valor Añadido.

Sin embargo no todas las empresas consideran necesaria la implantación de la firma digital en los documentos que se intercambian utilizando correo electrónico, de manera que el intercambio de información a través de correo electrónico también es posible sin la utilización de la firma digital y las estaciones de trabajo EDI están preparadas para trabajar de las dos maneras. En ambos casos, se asegura la trazabilidad extremo-extremo del documento intercambiado.

Precisamente y debido a que los tiempos, cada día más críticos en transmisiones EDI, dependen directamente de la calidad de la conexión a Internet que se dispone e incluso de la disponibilidad de la red misma, la estación EDI deberá poder seleccionar que mensajes y para que interlocutores se elegirá la red Internet como medio de transmisión y para cuales se utilizará una Red de valor añadido.

La criticidad en tiempo ha hecho que surjan servidores de correo electrónico especializados en el intercambio de información utilizando correo electrónico, este concepto de servidor de correo de acceso restringido permite crear comunidades de usuarios que disponen de una calidad de servicio acordada dentro de este entorno, en el momento que el mensaje intercambiado sale de este entorno, todos los parámetros de calidad dejan de tener validez.

10. El mantenimiento de los equipos: Esta necesidad involucra a un área de la Logística más conocida bajo el nombre de Logística de Sistemas y estudia los sistemas complejos como los equipos de producción de una fábrica, una flota de buques o aviones formados por gran número de componentes cuyo fallo puede ser causa de graves trastornos bajo el punto de vista de sus garantías de fiabilidad, o probabilidad elevada de funcionamiento en condiciones, mantenibilidad o mantenimiento de los equipos en condiciones de funcionamiento correcto y soportabilidad o adaptación de los mismos a los requerimientos del mercado

Todo esto en conjunto traerá los siguientes beneficios:

- Incrementar la competitividad y mejorar la rentabilidad de las empresas para acometer el reto de la globalización.
- Optimizar la gerencia y la gestión logística comercial nacional e internacional.
- Coordinación óptima de todos los factores que influyen en la decisión de compra: calidad, confiabilidad, precio, empaque, distribución, protección, servicio.
- Ampliación de la visión Gerencial para convertir a la logística en un modelo, un marco, un mecanismo de planificación de las actividades internas y externas de la empresa.

En logística, servicio al cliente implicará:

- **Grado de certeza**: No es tan necesario llegar rápido con el transporte, como llegar con certeza, con el mínimo rango de variación.
- **Grado de confiabilidad**: Una cadena se conforma de diferentes eslabones. Eso es una cadena logística. Si se agregan algunos que no están relacionados, se segmentan las responsabilidades; el cliente final pierde la confianza, al parecer mayores errores de interpretación y responsables difusamente identificables. El cliente debe poder manifestar cuál es su criterio de confiabilidad, cómo entiende que deberían ser atendidos.

- **Grado de flexibilidad**: Implica que el prestador pueda adaptarse eficientemente a los picos de demanda. Un operador logístico que considera excesivo la solicitud de eficiencia cuando se da un salto por estacionalidad, desconoce qué es valor para su cliente.

- **Aspectos cualitativos**: Se trata aquí, no de la calidad del producto, sino del servicio, del cual debe buscarse su homogeneidad en toda la cadena logística. En muchos casos, se cuida minuciosamente el proceso productivo, se diseña con cuidado el packaging (empaquetado), se llega hasta decir cómo debe transportarse y almacenar en el depósito. Pero son pocas las empresas que cuidan de cómo llegarán hasta el cliente esos productos.

- **La mejora continua**: Día a día deben replantearse los parámetros que se manifiesten mal, de acuerdo a los objetivos pensados, pero también aquellos que están bien. Es mucho más saludable cuestionar internamente lo que aparentemente resulta bien, a que lo haga el mercado. La mejora de las variables logísticas se deben entender como una exigencia.

La distribución física y la gestión de materiales son procesos que se integran en la logística, debido a su directa interrelación, la primera provee a los clientes un nivel de servicio requerido por ellos, optimizando los costos de transporte y almacenamiento desde los sitios de producción a los sitios de consumo, la segunda optimizará los costos de flujo de materiales desde los proveedores hasta la cadena de distribución con el criterio JIT.

1.3. PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Se trata de uno de los conceptos más actuales en la actividad logística y puede definirse como un área especialmente concebida para el desarrollo de actividades relacionadas con la logística, el transporte y la distribución de mercancías en el tráfico nacional e internacional. Reciben diversas denominaciones, tales como ZAL (Zona de Actividades Logísticas), CT (Centros de Transporte), HUB´S, etc.



Los objetivos de las plataformas son los siguientes:

- Convertirse en polo de atracción de un área industrial y de consumo, para lo cual deben contar con una buena comunicación con el sistema de transporte en general (puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias y terminales multimodales).
- Concentrar en ellas el transporte pesado para, mediante la llamada “ruptura de carga”, colaborar en la descongestión de los circuitos de distribución urbanos, obteniendo para la colectividad ventajas de calidad de vida.
- Racionalizar la utilización de los vehículos de transporte, aprovechando al máximo sus características técnicas y comerciales.
- Ofrecer operaciones auxiliares del transporte tales como embalaje, etiquetado, recogida y distribución, almacenaje, seguimiento informático, etc.
- Masificar los flujos difusos, mediante el uso de unidades de carga y transporte normalizados, para su posterior encaminamiento, con un menor coste, a través de los grandes nudos de transporte.
- Agrupar las mercancías por “familias logísticas” de productos afines, como perecederos, peligrosos, valiosos, etc., haciendo así rentables las inversiones en medios de almacenaje, manipulación y transporte.
- Servir de nudo de enlace con las restantes plataformas logísticas de la zona geográfica en que estén situadas, a través de corredores logísticos.

Este concepto es extensivo a todos los medios de transporte, ya que puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias o centros de transporte por carretera son ante todo plataformas logísticas, como también lo puede ser una plataforma de distribución privada diseñada con los objetivos descritos.

1.4. EL OPERADOR LOGÍSTICO

Para racionalizar las actividades de aprovisionamiento, producción y distribución, ha aparecido un nuevo tipo de empresa dedicada a la prestación de servicios logísticos, que se conoce como **OPERADOR LOGISTICO**.

Ofrece una gama de servicios muy amplia, desde la distribución física, almacenaje, gestión de stocks, a la facturación o el merchandising.

Las principales ventajas de trabajar con un operador logístico son:

- Economía de inversiones: Ya que las grandes inversiones precisas en almacenes, equipos de carga, vehículos etc., son asumidas por el operador, que las amortiza diversificando su actividad y clientela.
- Transferencia de costes: Muchos de los costes fijos que asume el cargador (vehículos, almacenes, personal, etc.), pasan a ser variables, ya que sólo se soportan en cada operación concreta.
- Servicio: La profesionalización del operador logístico permite ofrecer un buen servicio a sus clientes cargadores.
- Flexibilidad: El contrato de prestación de servicios puede ser revocado al terminar su vigencia. La red de distribución puede ser remodelada sin compromisos de inversiones ni de personal.

El operador logístico tiene que situar el producto adecuado en el plazo y lugar acordados, al coste más bajo. Todas las ventajas mencionadas han dado lugar a un importante desarrollo de la subcontratación de servicios logísticos (“outsourcing”).

Entre los servicios más habituales de los Operadores Logísticos se encuentran los siguientes:

- Consolidación o grupaje
- Desconsolidación
- Organización de rutas
- Alquiler de vehículos, con o sin conductor
- Operaciones auxiliares del transporte
- Operaciones de tránsito
- Despacho de aduanas

- Operaciones de distribución física
- Recepción de las mercancías
- Control de cantidad y calidad
- Clasificación y formación de partidas
- Gestión de pool de paletas
- Etiquetado y marcado de precios
- Embalaje
- Preparación de las cargas
- Prefacturación
- Expedición

Entrega final

- Operaciones de gestión
- Almacenamiento
- Gestión de stock de materias primas y productos acabados
- Montaje final de productos
- Gestión de fechas de caducidad
- Tratamiento informático de los pedidos a servir
- Operaciones comerciales
- Facturación
- Gestión del punto de venta (merchandising)
- Prestaciones del servicio postventa y mantenimiento
- Puesta a disposición de Oficinas y medios logísticos

1.5. LA LOGÍSTICA INVERSA

Para definir logística inversa es preciso recordar el significado de logística, ya que prácticamente es lo mismo, solo que de forma inversa.

Logística: proceso de proyectar, implementar y controlar un flujo de materia prima, inventario en proceso, productos terminados e información relacionada desde el punto de origen hasta el punto de consumo de una forma eficiente y lo más económica posible con el propósito de cumplir con los requerimientos del cliente final.

Logística inversa: es el proceso de proyectar, implementar y controlar un flujo de materia prima, inventario en proceso, productos terminados e información relacionada desde el punto de consumo hasta el punto de origen de una forma eficiente y lo más económica posible con el propósito de recuperar su valor ó el de la propia devolución.

En EEUU la logística inversa se ha convertido en una importante herramienta competitiva, estableciéndose una política de devoluciones totalmente liberal, llegando en algunos casos a niveles extremos. Allí el incremento de devoluciones ha pasado de 40 billones de dólares en el año 1.992 hasta alcanzar la vertiginosa cantidad de 65 billones hoy día.

¿Por qué logística inversa?

La logística inversa gestiona el retorno de las mercancías en la cadena de suministro, de la forma más efectiva y económica posible.

La Logística Inversa se encarga de la recuperación y reciclaje de envases, embalajes y residuos peligrosos; así como de los procesos de retorno de excesos de inventario, devoluciones de clientes, productos obsoletos e inventarios estacionales. Incluso se adelanta al fin de vida del producto, con objeto de darle salida en mercados con mayor rotación.

Directivas comunitarias, además, obligan o van a obligar próximamente a la recuperación o reciclado de muchos productos - bienes de consumo, envases y embalajes, componentes de automoción, material eléctrico y electrónico-, lo que va a implicar en los próximos años una importante modificación de muchos procesos productivos y, además, una oportunidad como nuevo mercado para muchos operadores de transporte, almacenaje y distribución.

La consecuencia de todo lo anterior es clara: en los próximos años la logística inversa va a suponer una importante revolución en el mundo empresarial y, muy probablemente, se convertirá en uno de los negocios con mayor crecimiento en el inicio del tercer milenio.

La logística inversa no es un capricho.

Existen por lo menos tres vectores para su impulso:

1. Consideraciones de costo beneficio: productos mejores con costo de producción más bajo, recuperación del valor de envases, empaques, embalajes y unidades de manejo reciclables

2. Requerimientos legales: derivados de la protección a la salud y del ambiente, de consideraciones por costos de procesamiento de residuos, etcétera.

3. Responsabilidad social: generalmente impulsado por organizaciones no gubernamentales y asociaciones de consumidores que apoyados en su poder de compra buscan productos más seguros y ambientalmente amigables; obviamente las firmas nunca pierden dinero, detrás hay un posicionamiento mercadotécnico en un segmento "Premium" orgulloso de consumir de manera "correcta".

Capítulo 2 Condiciones de entrega de las mercancías. INCOTERMES 2010

2.1. COMERCIO INTERNACIONAL Y LOGÍSTICA. LOS INCOTERMS 2010

Los INCOTERMS (International Commercial Terms) son unas "Reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales" creadas por la Cámara de Comercio Internacional, cuyo objetivo consiste en establecer criterios definidos sobre la distribución de los gastos y la transmisión de los riesgos entre las dos partes, compradora y vendedora, de un contrato de compraventa internacional.

Estos términos son de aceptación voluntaria por las partes, por lo que no constituyen cuerpo legislativo, y su principal virtud consiste en haber simplificado, mediante unas denominaciones normalizadas, un cúmulo de condiciones a cumplir por las partes, que así saben a qué atenerse en sus compromisos de entrega.

La última revisión de los mismos ha sido efectuada en el año 2011, pasando a recibir la denominación de **INCOTERMS 2010**.

Para utilizar correctamente los INCOTERMS, es preciso saber qué aspectos regulan y cuáles no. Los grandes problemas regulados por los INCOTERMS son cuatro:

- **La entrega de las mercancías**
- **La transmisión de los riesgos**
- **La distribución de los costes**
- **Los trámites documentales**

No estando regulados por el contrario, los siguientes:

- **El pago y sus modalidades (a acordar entre las partes)**
- **La propiedad de la mercancía (a acordar en el contrato)**
- **El derecho aplicable a las cuestiones no contempladas en los INCOTERMS.**

Comentémoslo brevemente:

La entrega de las mercancías

Tiene que ser efectuada " De acuerdo con los términos del contrato de compraventa y proporcionando todos los documentos exigidos por el contrato en prueba de conformidad". El motivo estriba en impedir que el vendedor juegue con la necesidad del comprador.

La transmisión de los riesgos:

Aspecto esencial de los INCOTERMS, no debe ser confundido con la transmisión de la propiedad, que debe ser tratada en el marco de la ley que regule el contrato. El concepto fundamental reside en que los riesgos (y en la mayoría de los casos los gastos), se transmiten en el punto geográfico y en el momento cronológico que definan el contrato y el INCOTERM que se haya elegido, siempre que "la mercancía haya sido debidamente identificada o individualizada como la mercancía objeto del contrato".

El punto geográfico será sucesivamente la fábrica, el muelle, la borda del buque etc.; mientras que el momento cronológico se producirá por el comienzo del plazo de entrega en el marco del cual se va a efectuar esta. La superposición de ambos requisitos producirá automáticamente la transmisión de los riesgos y de los gastos.

Así, por ejemplo, en una entrega FAS (Franco al costado del buque) acordada en el puerto de Rotterdam entre el 1 y el 15 de Junio, si la mercancía ha sido depositada el 27 de Mayo y se siniestra el 28, los riesgos serán por cuenta del vendedor, pero si se siniestra el 2 de Junio, serán del comprador siempre que el barco contratado por éste haya llegado.

La transmisión de los riesgos sólo puede efectuarse si la mercancía ha sido previamente individualizada o identificada como la del objeto del contrato (por separación de otras análogas, marcado, etc.). Cuando esta individualización no es posible, debido a la naturaleza especial de la mercancía, bastará con que el vendedor haya realizado todos los actos necesarios para que el comprador pueda hacerse cargo de la mercancía (por ejemplo: líquidos en un tanque dispuestos para su entrega a diversos clientes; bastará con conectar la cisterna al tanque y medir la cantidad adquirida con un contador homologado).

La distribución de los gastos:

Excepto los casos CFR, CIF, CPT y CIP, en los que el vendedor asume el pago de los gastos de transporte (y eventualmente seguro) hasta destino, a pesar de que la transmisión de los riesgos es en origen (ver comentarios posteriores), lo habitual es que el vendedor corra con los gastos estrictamente precisos para poner la mercancía en condiciones de entrega y el comprador con los demás.

Trámites documentales en fronteras:

En general, si consideramos la tabla INCOTERMS al final de este resumen, observaremos que sólo en el primero, EXW (sin despacho), la exportación es un problema del comprador, que tendrá que efectuarla contratando los servicios de un transitario o agente de aduanas en el país de expedición que se la gestione, y si la ley del país no se lo permite, solicitando la gestión al vendedor, que actuará como "mandatario" del comprador, es decir, sin que pueda endosarle la responsabilidad de cualquier anomalía que surja como consecuencia de dicha gestión.

En los restantes INCOTERMS (con despacho), la exportación será un problema a resolver por el vendedor, que asimismo en algunos casos se ocupará de la importación en el país de destino (por ejemplo: DDP).

2.2. RASGOS DISTINTIVOS FUNDAMENTALES DE LOS DIVERSOS INCOTERMS

Aspectos comunes a todos los INCOTERMS

2.2.1. OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

1. Entregar la mercancía y los documentos según el contrato. Se trata de hacer que el contrato se cumpla, evitando que el vendedor pueda jugar con la necesidad del comprador.

2. Ponerla a disposición: El objetivo es acordar el punto geográfico y el momento cronológico que en cada caso definirán la entrega del vendedor al comprador.

3. Proporcionar el embalaje habitual: La mercancía será embalada por el vendedor según la buena práctica comercial del sector al que pertenezca (salvo que la buena práctica sea enviarla sin embalar - caso de los cereales, por ejemplo-) y en función del medio de transporte utilizado. Si el comprador desea más embalaje deberá pagar la diferencia.

4. Avisar al comprador: Sin cumplir este requisito, el comprador no podrá tomar las medidas para retirar la mercancía en origen o recibirla en destino.

5. Sufragar las verificaciones necesarias: Se refiere a las de medida, peso o recuento precisas, o a las de control de calidad que sean condición previa para el cumplimiento de la obligación principal del vendedor. Las que sean deseo del comprador, serán por su cuenta.

6. Asumir riesgos y sufragar gastos hasta la puesta a disposición: Este concepto está ligado con el punto y momento de transferencia de gastos y responsabilidades y será comentado más detalladamente en el marco de cada INCOTERM.

7. Prestar ayuda para documentos: Se refiere a que el vendedor deberá ayudar al comprador a obtener aquellos documentos que precise para la exportación (licencias, certificados de origen, etc.), o que le permitan acogerse a beneficios (arancelarios, etc.), en la importación en su país.

   El vendedor tiene derecho a que el comprador le resarza de los gastos efectuados.

8. Contratar transportes: El vendedor está obligado a contratar los que sean precisos (accesorios o principales), para llevar la mercancía al punto geográfico de entrega.

9. Facilitar documento de recepción o transporte "limpio": Se trata, según el INCOTERM elegido, de que el vendedor pueda demostrar que entregó la mercancía en buenas condiciones.

10. Facilitar certificados de origen / factura consular: Será en función de las exigencias aduaneras de cada INCOTERM.

11. Obtener licencia de exportación: Será en función de las exigencias aduaneras de cada INCOTERM.

12. Obtener póliza de seguro transmisible: Será obligación del vendedor en los INCOTERMS CIF y CIP.

2.2.2. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

1. Hacerse cargo de la mercancía y pagarla: Mismas razones que para el vendedor de entregarla.

2. Asumir riesgos y sufragar gastos desde la puesta a disposición: Mismos comentarios que para el vendedor.

3. Obtener licencia / pagar derechos de exportación: Será función de las exigencias aduaneras de cada INCOTERM.

4. Sufragar gastos adicionales si no da instrucciones: Si por carencia de instrucciones, el comprador causa gastos extra al vendedor (almacenamiento, horas extraordinarias para carga, etc.), deberá pagarlos.

5. Sufragar gastos de los documentos: Se refiere a aquellos para cuya obtención el vendedor “le ha prestado ayuda”.

6. Dar instrucciones de envío / recogida: Ya que sin ellas no se podrá coordinar la entrega.

7. Contratar transporte: Excepto en el caso EXW, en que los INCOTERMS no exigen a ninguna de las partes la contratación del transporte, (con que el comprador la retire es suficiente para que no cause trastornos al vendedor), en los demás – o bien el comprador o bien el vendedor – tendrán que efectuarlo para cumplir con las exigencias.

8. Obtener licencia / pagar derechos de importación.

2.3. INCOTERMS MARÍTIMOS

Son los siguientes:

- **FAS**
- **FOB**
- **CFR**
- **CIF**

Vamos a verlos en detalle:

2.3.1. “ FAS” / “FREE ALONGSIDE SHIP” / “FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE”

- Significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es colocada por el vendedor, a su coste y riesgo, en el muelle donde va a atracar el buque, al costado del mismo (lo que dependerá del tipo de mercancía o de la línea marítima) y en la forma acostumbrada en el puerto.

- **Transmisión del riesgo**: en el muelle del puerto de origen, al costado del buque designado por el comprador en la fecha o plazo acordado y siempre y cuando la mercancía quede al alcance de los medios idóneos para su manipulación.

- **Transmisión de los costes:** el vendedor debe pagar todos los gastos hasta dejar la mercancía en el muelle del puerto elegido dentro del país de origen incluyendo el despacho de exportación si fuese necesario.

Este término, como hemos indicado anteriormente, exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación.

Debe ser utilizado para graneles, no para carga containerizada ya que en este último caso los contenedores son entregados en una terminal de 24 a 72 horas antes de la llegada del buque. Por tanto no es posible en la mayoría de los casos saber que muelle se le va a asignar para las operaciones de carga y descarga.

2.3.2. "FOB" / "FREE ON BOARD" / "FRANCO A BORDO"

- Significa que la transferencia de gastos y responsabilidades del vendedor al comprador se realizará en el momento en que la mercancía cruce la vertical de la borda (si se carga con grúas). Si se carga con otros medios podrá ser la brida de conexión en el piano de válvulas de carga (petróleo), el perímetro de acceso al buque (carga rodante) u otros y quede cargada a bordo del buque en el puerto de origen.

- **Transmisión del riesgo:** cuando la mercancía quede debidamente cargada en el buque en el puerto de origen convenido.

- **Transmisión de los gastos:** El vendedor asume todos los costes hasta que la mercancía quede cargada en el l buque en el puerto de origen convenido.

Este término exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación por lo que deberá proporcionar toda la documentación necesaria que exija la aduana de salida para su tramitación.

2.3.3. "CFR" / "COST AND FREIGHT" / "COSTE Y FLETE"

- Significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía queda cargada a bordo del buque en el puerto de embarque o salida.

- **Transmisión del riesgo:** cuando la mercancía queda debidamente cargada en el buque en el puerto de origen. Si la mercancía se daña a partir de ese momento, el problema es del comprador y de su asegurador (si lo tiene), ya que el riesgo de la mercancía es del comprador desde que ha sido entregada en (sale de) este punto de origen.

- **Transmisión de los gastos:** el vendedor debe asumir todos los gastos hasta llevar la mercancía al puerto de destino, es decir: gastos en origen o Gastos FOB + flete y sus recargos incluyendo, si así lo precisan las condiciones de contratación del flete, la descarga en el puerto de destino.

Este término exige al vendedor el despacho aduanero de la mercancía para la exportación.

2.3.4. "CIF" / "COST, INSURANCE AND FREIGHT" / "COSTE, SEGURO Y FLETE"

- Es igual que el anterior, con la variación que el vendedor está obligado a contratar y pagar una póliza de seguro que cubra el transporte, y deberá ceder los derechos al comprador extranjero.
- **Transmisión del riesgo:** cuando la mercancía queda debidamente cargada en el buque en el puerto de origen convenido (mismo caso que el CFR).
- **Transmisión de los gastos:** el vendedor debe asumir todos los gastos hasta el puerto de destino convenido incluyendo una póliza de seguro de cobertura mínima, es decir: gastos FOB + flete y sus recargos + póliza de seguro mínima incluyendo, si así lo precisa las condiciones de contratación del flete, la descarga en el puerto de destino.

  Es exigible la contratación con una Compañía Aseguradora de reconocida solvencia y con una cobertura mínima de seguro, representada por la que se conoce como ICC "C" o equivalente. Si el comprador desea más cobertura deberá pagar la diferencia.

  El valor a asegurar es habitualmente el precio CIF más un % en concepto de beneficio industrial que suele estar en torno al 10%.

2.4. INCOTERMS POLIVALENTES

Son los siguientes:

- **EXW**
- **FCA**
- **CPT**
- **CIP**
- **DAP**
- **DAT**
- **DDP**

Vamos a verlos en detalle:

2.4.1. "EXW" / "EX - WORKS" "FRANCO FÁBRICA"

- La entrega de la mercancía se realiza cuando la pone a disposición del comprador en la fábrica o almacén del vendedor, normalmente en el muelle de carga (responsabilidad del comprador), o en otro lugar convenido sin cargarla en el vehículo receptor.

- Si la mercancía se avería dentro de la fábrica antes de que empiece a transcurrir el plazo acordado de entrega, la responsabilidad será del vendedor. Si ello sucede dentro de dicho plazo, será del comprador.

- **Transmisión del riesgo**: cuando la mercancía queda depositada en el almacén o fábrica del vendedor u otro punto convenido perfectamente individualizada, es decir que la mercancía pueda ser reconocida como la mercancía objeto del contrato de compraventa.

- **Transmisión de los gastos**: el vendedor debe asumir todos los gastos hasta que quede depositada en cualquiera de los puntos anteriormente mencionados.

- Los costes de exportación (entre los cuales debemos incluir el despacho de mercancía de exportación) son por cuenta del comprador. Es importante recalcar que el vendedor está obligado a facilitar la documentación necesaria para que el comprador pueda despacharla debidamente si se le ha comunicado debidamente el destino de la misma.

2.4.2. "FCA" / "FREE CARRIER" / "FRANCO TRANSPORTISTA"

- El vendedor entrega la mercancía, despachada de exportación, al transportista elegido por el comprador en el lugar convenido.

- **Transmisión del riesgo y gastos**: El vendedor correrá con todos los riesgos y gastos hasta que la mercancía sea entregada al transportista contratado por el comprador en el lugar convenido, siempre y cuando esté convenientemente despachada de exportación.

- Se ha de tener en cuenta que el lugar de entrega elegido influye en las obligaciones de carga y descarga de la mercancía en ese lugar. Por tanto, si la entrega tiene lugar en los locales del vendedor, este es responsable de la carga. Si por el contrario, ocurre en cualquier otro lugar, el vendedor no es responsable de la descarga pero si de transportar la mercancía hasta ese punto.

2.4.3. "CPT" / "CARRIAGE PAID TO" / "TRANSPORTE PAGADO HASTA"

- Este término es similar al CFR., aplicable a cualquier medio de transporte, por tanto el vendedor pagará el transporte hasta el punto de destino convenido.
- **La transferencia de riesgos (Transmisión del riesgo):** se realiza en el momento en que el vendedor entrega la mercancía en origen al transportista contratado por el mismo debidamente cargada a bordo del vehículo porteador.
- **La transmisión de gastos (Transmisión de los gastos):** el vendedor debe pagar todos aquellos costes que se produzcan hasta el punto de destino convenido.
- Si se utilizan transportistas sucesivos para el transporte al destino convenido, el riesgo se transmite cuando la mercancía se ha entregado al primer transportista.

2.4.4. "CIP "/ "CARRIAGE, INSURANCE PAID" / "TRANSPORTE Y SEGURO PAGADO HASTA"

- Al igual que el caso anterior, este término es aplicable a cualquier medio de transporte. El vendedor también tendrá que contratar una póliza de seguro con cesión al comprador, de la misma forma que en el CIF., en condiciones mínimas y cubriendo también el valor CIP más 10%.
- **La transferencia de riesgos (Transmisión del riesgo):** se realiza en el momento en que el vendedor entrega la mercancía en origen al transportista contratado por el mismo, siempre debidamente cargada a bordo del vehículo porteador. Si hubiese sucesivos transportistas para llevar la mercancía al punto de destino acordado, la transferencia de riesgos se realizaría con la entrega al 1er transportista.
- La transmisión de gastos: el vendedor debe pagar todos aquellos costes que se produzcan hasta el punto de destino convenido incluyendo el pago de la póliza de mercancía contratada.

2.4.5. "DAP" / "DELIVERED AT PLACE" / "ENTREGADO EN UN LUGAR"

- Sirve también para todo tipo de transporte, y se refiere a entregas en el punto convenido en el país de destino.

- **La transferencia de riesgos:** se realiza en el momento en que el vendedor entrega la mercancía en el punto de destino acordado. Permite una mayor flexibilidad respecto al punto de entrega ya que este puede ser tanto un punto de entrada en el país de destino (por ejemplo: un puerto, un aeropuerto, una terminal, etc.) así como un punto en el interior del mismo (por ejemplo un almacén).
- El vendedor entregará la mercancía sin tomar las formalidades aduaneras de importación, (que queda reservado al DDP) transfiriendo costes y riesgos a la parte compradora en el momento en que la mercancía es puesta a disposición del comprador preparada para su descarga en el punto de destino acordado.
- Cada una de las partes asumirá la parte del seguro de la mercancía para el transporte que le corresponda y aunque no es obligatorio es muy recomendable.
- El comprador ha de soportar los gastos y riesgos adicionales si no despacha la mercancía de importación en el plazo acordado.

2.4.6. "DAT" / "DELIVERED AT TERMINAL" / "ENTREGADO EN UNA TERMINAL"

- Sirve para todo tipo de transporte y el vendedor entregará la mercancía descargada en una terminal área, marítima o terrestre. Es importante indicar que es imprescindible especificar con la mayor precisión posible el punto de entrega en destino.
- El vendedor transfiere costes y riesgos a la parte compradora en el momento que la mercancía es puesta a disposición del comprador, debidamente descargada del medio de transporte que la traslada, en la terminal acordada, entendiéndose por terminal cualquier lugar protegido o no como un muelle, almacén, estación ferroviaria, de contenedores, aérea o de carretera.

2.4.7. "DDP" / "DELIVERED DUTIES PAID" / "ENTREGADA DERECHOS PAGADOS"

- El vendedor correrá con todos los gastos y riesgos hasta el lugar de destino convenido, incluyendo exportación, transporte e importación.
- Si el punto de entrega en destino no está prescrito por la reglamentación de aduanas o de transporte, el vendedor podrá elegir el que más le convenga.
- El vendedor sólo está obligado a descargar la mercancía en el lugar de destino, si esta operación es necesaria o habitual.

- Este término no debe usarse si el vendedor no es capaz de obtener la licencia de importación.

2.5. INCOTERMS 2010. CAMBIOS RESPECTO A LA VERSIÓN DEL 2000



Fuente: Barnamarketing (www.barnamarketing.com)

A partir del 1 de enero del 2011 contamos con la nueva reglamentación de los términos INCOTERMS.

Las reglas INCOTERMS se revisan cada diez años aproximadamente. Desde la última edición del año 2000, muchas cosas han cambiado en el comercio mundial. Se ha tenido en cuenta temas como los progresos en la seguridad de la carga y la necesidad de sustituir documentos en papel por documentos electrónicos.

Con esta nueva versión, se ha producido una labor de simplificación. Estos cambios sustanciales se materializan en la reducción de trece a once términos. Desaparecen cuatro términos: DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) y DDU (Delivered Duty Unpaid) y se introducen dos nuevos Incoterms, DAT (Delivered at terminal) y DAP (Delivered At Place).

Los cambios en los Incoterms marítimos se refieren sobre todo al proceso de entrega en el FOB, CFR y CIF; que suponen que la entrega se realiza cuando la mercancía está ya cargada en el buque y no como antes, cuando se superaba la borda del buque. Todos ellos hacen referencia a la entrega de la mercancía en un buque o puerto.

Respecto a las características de los nuevos términos:

Hay otras consideraciones que debemos realizar a la luz de esta nueva versión:

- Se desaconseja la utilización EXW para ventas internacionales, pues no incluye la carga del envío en los vehículos, que en la práctica suele efectuarse por la empresa vendedora. Un FCA incluye la carga de dicho vehículo y sería más adecuado. Otra razón es que pueden presentarse problemas para obtener el DUA de exportación, si la operación lo requiere, pues el despacho de exportación lo hace el comprador.

- Se potencia el uso de FCA, CPT o CIP para contenedores frente a los habituales FOB, CFR o CIF. Las razones para el uso de estos términos con contenedores son tanto la minoración del riesgo para el vendedor (entrega y transmite el riesgo cuando entrega al primer transportista), como de coste (se adecúan mejor a las prácticas comerciales en puerto y se evitan duplicidades de pago por el mismo concepto).

- Siguen ocupándose de los mismos temas, es decir, que establecen quién es responsable de la mercancía y qué costes debe asumir pero no se involucran en la transmisión de la propiedad de la mercancía, incumplimiento del contrato, ni del precio ni la forma de pago.

- Es importante ser muy preciso con el punto de entrega convenido, hay que detallarlo al máximo para evitar problemas, especialmente con uno de los nuevos Incoterms: el DAP.

- En esta nueva versión se confirma su posible aplicación para compraventas nacionales no únicamente internacionales como en el anterior.

- En la nueva versión los medios de comunicación electrónicos tienen el mismo efecto que la comunicación en soporte de papel.

- Imposición al vendedor y/o comprador para prestar ayuda en la obtención de la acreditación de seguridad correspondiente al país del que se trate. Muy habitual en envíos a Estados Unidos, entre otros.

- La palabra embalaje hace referencia a los requisitos que el contrato de compraventa establezca al respecto así como a que se utilice el adecuado en función del medio de transporte elegido pero no hace referencia a la estiba de la mercancía por lo que habrá que dejar muy claro este punto.

- En aquellos Incoterms en los que el vendedor no está obligado a proporcionar seguro, debe facilitar la información que el comprador pueda necesitar para obtener la correspondiente cobertura de seguro. Por ejemplo: EXW, FCA, etc.

- En el FCA el comprador debe avisar al vendedor de: el nombre del transportista o porteador, el plazo acordado o fecha para su entrega al transportista o porteador, el modo de transporte y el punto exacto de recepción de la mercancía.

- En las reglas CPT, CIP, CFR y CIF, al ser el punto de entrega distinto al punto de destino acordado para el pago de costes, es importante dejar muy claro en el contrato de compraventa ambos aspectos.

Capítulo 3 Protección física de las mercancías: envase, embalaje, manipulación y estiba

3.1. PROTECCIÓN DE LA MERCANCÍA

El transporte como eslabón de la cadena logística tiene dos fases:

- **Estática**
- **Dinámica**

En la fase estática, hay que estudiar las dos componentes que son:

- **Protección física**
- **Protección jurídica**

En este capítulo estudiaremos la primera de ellas.

Todas las mercancías, una vez finalizado su proceso de producción, están expuestas a riesgos que hacen necesaria su protección, y por lo tanto necesitan una preparación para la manipulación y el transporte, la cual será mayor o menor en función del medio de transporte a utilizar.

En relación con el transporte vamos a centrarnos en los embalajes, ya que ello nos va a servir para:

- **Protección de la mercancía durante el trasporte.**
- **Facilidad de manipulación**
- **Facilidad de identificación**

El medio de transporte a utilizar es el que nos va a indicar el tipo de embalaje a usar, ya que los embalajes serán menores en función que el transporte sea marítimo, terrestre o aéreo.

Al igual que las mercancías, todos los embalajes deben cumplir con una serie de regulaciones y normativas acordadas internacionalmente. En el caso de España, la Administración es la responsable a través de los diversos Ministerios, pudiendo, y de hecho haciendo, delegación de sus facultades en entidades privadas que en su nombre efectúan las misiones de Homologación,

Normalización y Certificación, tales como: AENOR, ISO, AFCO, CSC, efectuando las pruebas necesarias de acuerdo con la normativa oficial, así como exigencias metrológicas y de etiquetado (composición, caducidad etc.), y normativas para reciclar los materiales de embalaje.

Tienen también especial relevancia las normas ISO de la serie 14.000, que se ocupan de los aspectos de control medioambiental y otras de protección contra plagas, de las que es buen ejemplo las Normas Australianas de Cuarentena para los embalajes de madera.

3.2. ENVASE Y EMBALAJE

Envasar una mercancía es colocarla “en-vaso”, es decir en contacto íntimo con el recipiente que la contiene y además dosificarla y presentarla según las exigencias del mercado, por lo que tiene una importante finalidad de “marketing”.

Embalarla es colocarla “en-bala”, es decir en un atado o bulto que la proteja durante el transporte, siendo sus finalidades:

- Protegerla durante un traslado que puede ser muy largo
- Facilitar su manipulación y recepción por medios normales
- Obtener un equilibrio entre el coste y la calidad de la protección
- Facilitar la identificación de la mercancía con etiquetas normalizadas (p. ej. las etiquetas ISO, o las de mercancías peligrosas
- Facilitar la inspección aduanera
- Disminuir los riesgos para las personas

Para abordar problemas de embalaje, es necesario el estudio sistemático de los siguientes aspectos:

- **Del producto**
  - Su estado físico y características: Como sólido, líquido o gaseoso, oloroso, pulverulento, peligroso, alterable por el clima o temperatura

- Material constituyente: Madera, papel, cartón, textil, metal o plástico

- Identificación: Etiquetado y normalización aplicable, como las etiquetas de manejo ISO o las de la ONU para mercancías peligrosas

- Características del medio de transporte: Como las limitaciones dimensionales y de peso del vehículo de transporte

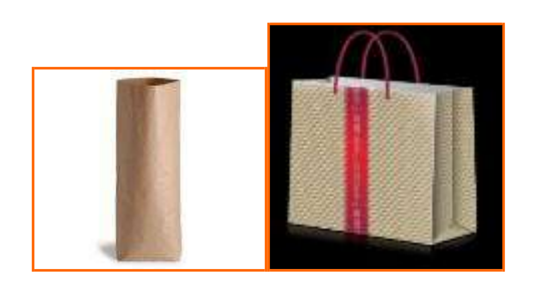
- Costes: De fabricación, de manipulación, posibilidad de reciclaje o devolución, etc.

- **De los materiales: Es necesario un conocimiento de sus potencialidades. Así:**

- **Madera**: Debe carecer de nudos en la medida de lo posible, presentar un grado de humedad bajo y en general, siguiendo las pautas de los países más avanzados al respecto (Australia, USA, etc.), cumplir normas de tratamiento Fitosanitario contra insectos (P.ej.: Normas Australianas de Cuarentena). Es el material principalmente usado en el transporte marítimo.



- **Papel**: Las propiedades esenciales deben ser: Resistencia (tracción, alargamiento, plegado, impermeabilidad), espesor y si se precisa algún tratamiento químico (parafinado, sulfurizado, encerado etc.) que sirva de barrera frente a líquidos o gases.



- **Cartón**: Está compuesto por varias capas de papel superpuesto. Es fundamental diferenciar entre el liso y el ondulado, ya que este último, que suele estar constituido por varias capas, es mucho más resistente al aplastamiento.



- **Vidrio**: Es más bien un material de envase, utilizado para la presentación de bebidas de calidad y en la industria farmacéutica. Es una materia aséptica, higiénica, indeformable y reutilizable



- **Textiles**: Como cáñamo, algodón, yute, etc. Su uso se está reduciendo por razones sanitarias y por la mayor utilización del plástico.



- **Metales**: El acero se aplica fundamentalmente para bidones, toneles y jerricanes y para el embalaje más importante del transporte, el contenedor. El aluminio para embalajes aéreos o especiales.



- **Plásticos**: Los tipos utilizados dependen del objetivo de protección perseguido. Tales como el POLIETILENO en sus diversas variedades,; PET utilizado para envase de bebidas carbónicas, farmacia, etc.; PEAD, para envases de leche, detergentes, baldes, etc.; PEBD, con el se fabrica el POLIESTIRENO, aislante para cables, envases de helados, etc.; PVC para tuberías, mangueras, etc.; POLIPROPILENO para protección de alimentos, tuberías de agua caliente, etc.; POLIESTIRENO para rellenos de embalajes, protección de productos, etc. y el POLIURETANO que es un magnífico aislante térmico, en las cajas de camiones frigoríficos, contenedores de temperatura controlada y equipamientos similares.



Todas las manipulaciones de mercancías tienden a estandarizarse, para obtener unos movimientos homogéneos y unos transportes lo mas agrupados posibles con el fin de abaratar los costes. Con ello se consigue que, manejando unidades normalizadas para el transporte y almacenaje, se eviten manipulaciones innecesarias, robos, roturas y malas presentaciones de la mercancía.

Habitualmente la unidad de manipulación mínima es la caja, cuyas dimensiones variaran en función de la clase de mercancía.

Entre los embalajes más utilizados en el transporte merecen especial atención dos:

3.2.1. PALETA

Es una plataforma de carga, generalmente de madera, con unas entradas para manipulación mediante transpaletas o carretillas de uñas (“Forklifts”), que se usa especialmente para apilar bolsas o cajas, las cuales se suelen proteger mediante una funda protectora de polietileno. La paleta se considera la unidad básica de carga.



Sus dimensiones normalizadas más frecuentes son:

- EUROPALET : 1200 x 800 mm
- UNIVERSAL (MARÍTIMO): 1200 x 1000 mm
- BOTELLERO : 1200 x 1200 mm
- OTROS : 800 X 1000 mm y dimensiones especiales

La altura habitual normalizada es de 144 mms.

Los tipos más importantes SON:

- DOS O CUATRO ENTRADAS
- PISO SIMPLE O DOBLE.

Dentro de estos, los más habituales son:

- Paleta de 4 entradas para cargas ligeras.



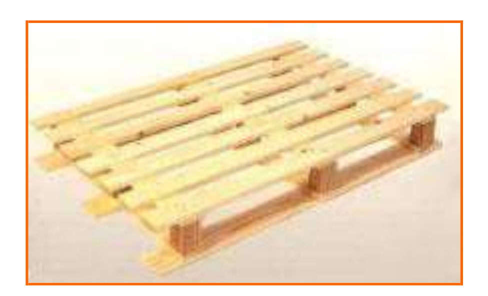
- Paleta de 4 entradas para distribución de cargas pesadas.



- Paleta de cuatro entradas con vuelo para distribución especial.



- Paleta de cuatro entradas con vuelo y patines reforzados.



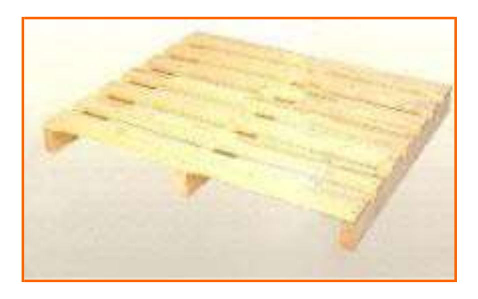
- Paleta de 4 entradas universal de 1200 x 1200 mm.



- Paleta de dos entradas con vuelo



- Paleta de dos entradas



- Paleta de dos entradas no reversible



- Paleta de dos entradas reversible



- Paletas de plástico de varios tipos utilizables principalmente para las industrias alimentarias y farmacéuticas.



En Función de los usos pueden ser:

- **De un solo uso**
- **De varios usos.**

Y a su vez las de varios usos pueden ser:

- **Propios**
- **De Alquiler**

La altura de apilamiento suele ser entre 1 y 1,2 m. para cargas pesadas, hasta 1,70 m. para las de densidad media, y hasta 2,20 m. las ligeras, aunque el criterio anterior debe utilizarse con flexibilidad, dependiendo del tipo de mercancía, resistencia al apilamiento del envase y/o embalaje.

Todas las mercancías que habitualmente se paletizan, posteriormente se retractilan mediante film o fleje, para evitar que se puedan deshacer los mismos.

Una norma a tener siempre en cuenta es que la mercancía encajada en la paleta, nunca sobresalga de los bordes, ya que ello podría traer consecuencias de pérdidas de espacio en el transporte y en el almacenamiento.

3.2.2. CONTENEDOR

Según el Convenio de Contenedores de 1.972, es un elemento auxiliar del transporte, de carácter permanente, fácil de manipular, de llenar y vaciar y de un volumen mínimo de 1 m3. En la práctica suele ser una gran caja de dimensiones normalizadas por diversos organismos, según sea el medio de transporte básico para el que se conciba



Los contenedores son, en general, prismáticos pero de formas diversas según se utilicen en transporte multimodal marítima, ferroviaria o aérea. Así tenemos, por ejemplo que los de base marítima siguen la normativa ISO, siendo los de uso más frecuente los de 20´y 40´ cuyas dimensiones exteriores más frecuentes son:

- 20´x 8´x 8´6” el de 20´
- 40´x 8´x 8´6” el de 40´

En la actualidad se utilizan cada vez con más frecuencia los de altura de 9´6” (High cube) y de 9,6 de anchura (Pallet wide) así como los 45’ (similar en tamaño a la caja de un camión).



A fin de adaptarse a las necesidades del tráfico, se han desarrollado tipos muy diversos, tales como:

- Cerrados o “Box”



- De costado abierto u “Open side”



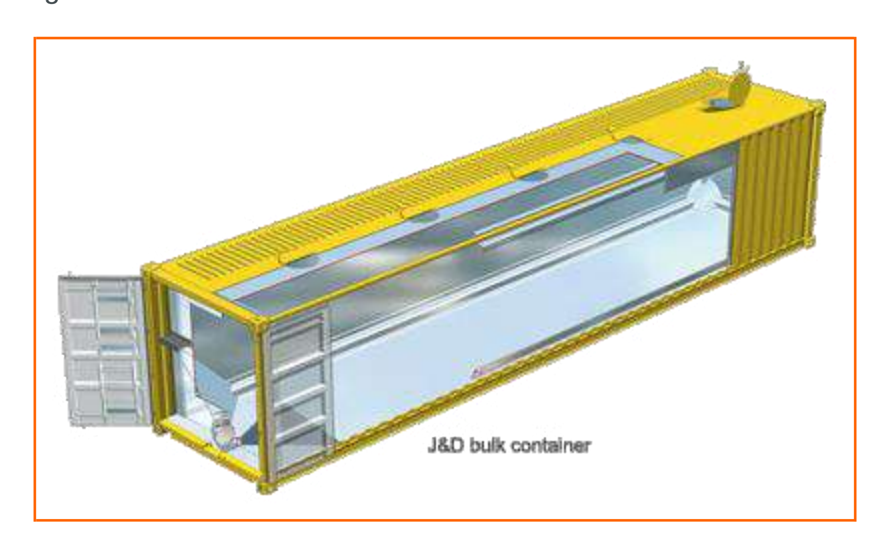
- De techo abierto u “Open top”



- Plataformas o “Flat”



- De graneles o “Bulk”



- Cisterna o "Tank"

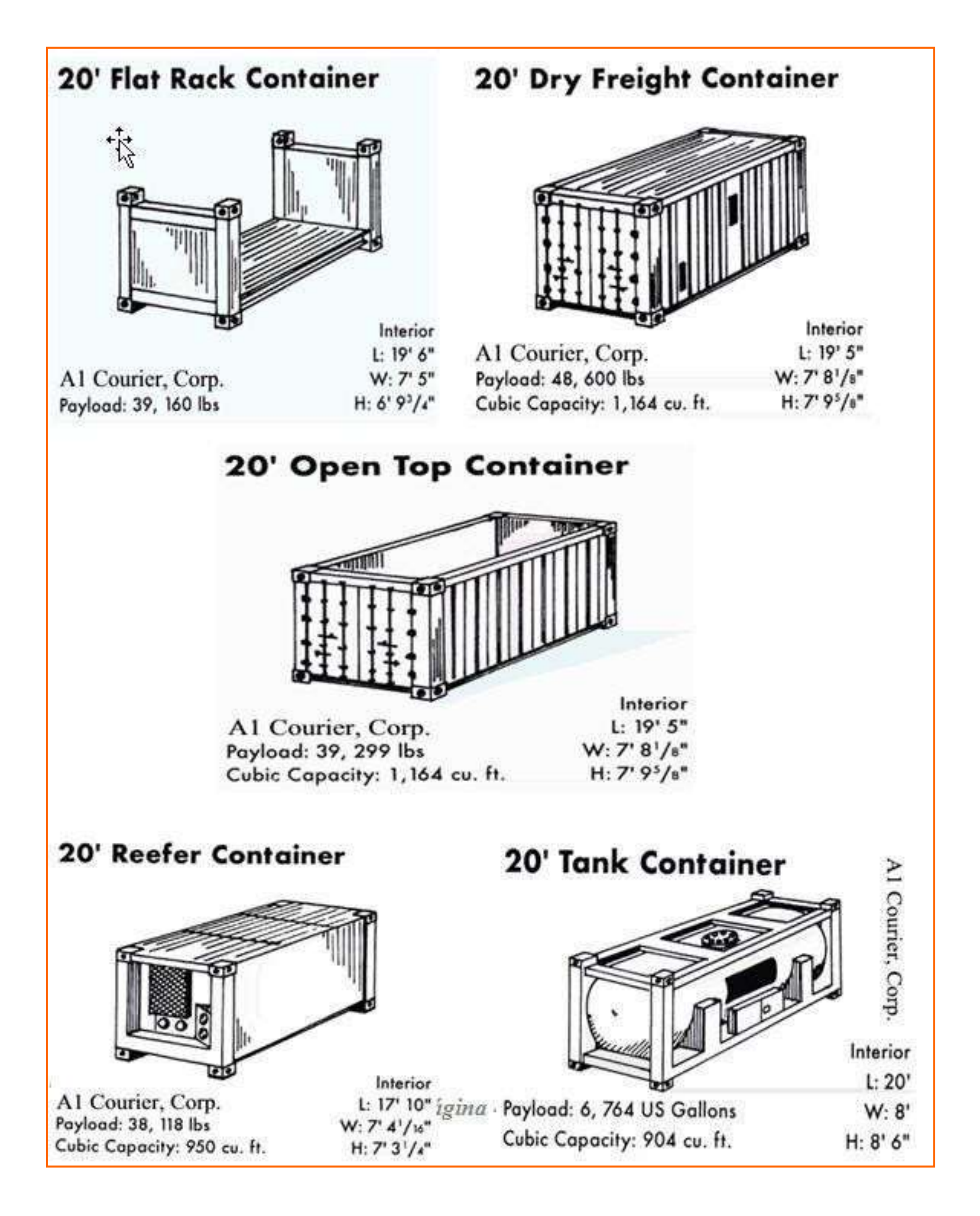


- Frigoríficos o "Reefer"



- Jaula o “Cage”




20' Flat Rack Container
Interior
L: 19' 6"
W: 7' 5"
H: 6' 9 3/4"
A1 Courier, Corp.
Payload: 39, 160 lbs
20' Dry Freight Container
Interior
L: 19' 5"
W: 7' 8 1/8"
H: 7' 9 5/8"
A1 Courier, Corp.
Payload: 48, 600 lbs
Cubic Capacity: 1,164 cu. ft.
20' Open Top Container
Interior
L: 19' 5"
W: 7' 8 1/8"
H: 7' 9 5/8"
A1 Courier, Corp.
Payload: 39, 299 lbs
Cubic Capacity: 1,164 cu. ft.
20' Reefer Container
Interior
L: 17' 10"
W: 7' 4 1/16"
H: 7' 3 1/4"
A1 Courier, Corp.
Payload: 38, 118 lbs
Cubic Capacity: 950 cu. ft.
20' Tank Container
A1 Courier, Corp.
Interior
L: 20'
W: 8'
H: 8' 6"
Payload: 6, 764 US Gallons
Cubic Capacity: 904 cu. ft.

Admiten una capacidad de carga que, en peso está definida por su placa de características CSC con una carga práctica entre 18 y 22Tons. Los de 20´ y alrededor de 24 Tons. Los de 40´ (Esto último debido a las limitaciones en el transporte terrestre). Sus volúmenes internos están comprendidos entre los 30 m3 de los 20´ y los 60 m3 de los 40´ con un incremento aproximado de un 10 % para los “High cube”. Existe una tendencia a ir a contenedores cada vez más grandes y en USA, se utilizan contenedores de hasta 53´ de longitud.

En el sector de la logística internacional se usan una serie de expresiones operativas para el manejo y gestión de contenedores, de las que las más importantes son:

- **TEU** (“Twenty feet equivalent unit”): Contenedor de 20´
- **FEU** (“Forty feet equivalent unit”): Contenedor de 40´
- **FCL** (“Full container load”): Contenedor de carga completa (Mercancía de un solo expedidor)
- **LCL** (“Less than container load”): Contenedor de carga parcial (Mercancía de varios expedidores)
- **CY** (“Container yard”): Terminal de contenedores FCL
- **CFS** (“Container freight station”): Terminal de contenedores LCL
- **INLAND**. Transporte terrestre previo o posterior a un transporte containerizado marítimo (Cuando es aéreo, se denomina “Cartage”)

3.3. MANIPULACIÓN

Comprende las operaciones de manejo de la mercancía en almacenes y terminales de transporte (puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias etc.).

Para la manipulación de mercancías, se utilizan, además del trabajo manual, el cual es necesario en determinados momentos, maquinaria diversa que agiliza y facilita las labores tanto en las cargas / descargas, como en almacenaje y movimentaciones interiores.

Las más habituales son las siguientes:

- **TRANSPALETA MANUAL**: Son carretillas de uñas dobles, las cuales sirven para mover mercancías en distancias cortas y que no sean muy pesadas. Se utilizan habitualmente en almacenes y para carga / descarga en el interior de camiones, especialmente cuando no hay muelles.



- **TRANSPALETA ELECTRICA**: Es la misma que la anterior, pero el operario va normalmente sobre ella, se mueve eléctricamente, sirven para pesos mayores y admiten uñas más largas para cargar dos paletas simultáneamente. También se utilizan habitualmente en la preparación de pedidos cuando hay que recorrer grandes distancias.



- **CARRETILLAS (FORKLIFTS)**: Sirven para mover paletas y contenedores, varían enormemente de peso y altura, pudiendo mover contenedores cargados. Pueden aplicárseles útiles específicos para mover mercancías especiales, tales como: Bobinas, línea blanca, madera, etc.



- **TRILATERALES Y TRANSELEVADORES**: Son unos tipos especiales que se utilizan en modo automático o semiautomático, en almacenes especiales y autoportantes.



- **PORTAINER, TRANSTAINER, STRADDLE CARRIERS, SPREADERS**: Material utilizado para el movimiento de contenedores en las terminales.



- **GRUAS**: De diversos tipos como, fijas, móviles, cigüeña, martillo, de cuchara, dependiendo su utilización de las características de la mercancía, del volumen a manejar y del coste de inversión.



- **CINTAS TRANSPORTADORAS**: Para movimentacion automática de mercancías, mineral y graneles.



- **GUIAS TRANSPORTADORAS**: Para prenda colgada.



- **PALAS**: Para manejo de graneles y troncos.



- **CIRCUITOS NEUMÁTICOS PARA LIQUIDOS Y PULVERULENTOS**: Para el manejo de graneles líquidos y pulverulentos.



- **PLATAFORMAS ROLL-TRAYLERS**: Son plataformas muy bajas que, dotadas de ruedas, se utilizan en los puertos para la carga /descarga a bordo de los buques de trasbordo rodado ("Roll-on / roll-off"), con gran ahorro de tiempo operativo.



3.4. ESTIBA Y ALMACENAJE

3.4.1. ESTIBA

Es la operación de colocar la mercancía en el interior del almacén o vehículo de transporte. Debe realizarse de forma que se eviten los daños causados por los movimientos del vehículo, por aplastamiento, por contaminación con otras mercancías, por contacto con refuerzos estructurales, por incendio o alteración de temperatura, por robo, por insectos o roedores etc.

Cada uno de los riesgos mencionados implica la necesidad de estudiar conjuntamente el embalaje, la manipulación y estiba (embalajes reforzados, aislamientos térmicos, estiba en lugares bien iluminados, ensacado, entoldado, ventilación etc.) para cada caso concreto.

Aunque generalmente la estiba es responsabilidad del cargador debe efectuarse bajo supervisión del transportista que además de los aspectos anteriores deberá plantearse la necesidad de obtener una rotación rápida en la carga y descarga, reduciendo las remociones en las escalas o paradas intermedias al mínimo.

Para obtener un buen aprovechamiento del espacio de carga de los vehículos es fundamental considerar que cada mercancía tiene un “coeficiente de estiba” (“Stowage factor”) o relación entre el volumen que precisa ocupar para ser transportada en condiciones idóneas y su peso, que se suele expresar en m3/Ton y es muy variable con la naturaleza y densidad del producto. En publicaciones especializadas existen tablas experimentales que permiten conocerlo con razonable aproximación.

3.4.2. ALMACENAJE

El almacenaje se puede subdividir inicialmente en:

- **ALMACENAJE MONOCLIENTE** (Dedicado en exclusiva)
- **ALMACENAJE MULTICLIENTE** (Dedicado a varios simultáneamente)

Los aspectos más importantes a tener en cuenta son:

- Significa un coste adicional, por lo que deben programarse las entregas, reduciendo el plazo al mínimo
- Un almacenamiento prolongado aumenta los riesgos de mermas, derrames, roedores, robos etc.
- Hay que considerar con atención si la mercancía soporta o no almacenamientos a la intemperie
- La mercancía de valor elevado debe ser almacenada en recintos especiales con vigilancia reforzada
- La carga pesada no deberá jamás ser almacenada sobre la ligera y la de forma irregular deberá almacenarse independientemente
- Hay que dejar pasillos adecuados para la evolución de los medios de manipulación

- Una preparación inadecuada de la documentación de envío puede ser causa de un almacenamiento imprevisto en la aduana de destino
- Los almacenes mecanizados garantizan en general mejor trato y control de la mercancía. Tiene por ello cada vez más importancia la utilización de la robótica y de la informática centralizada.
- En operaciones de gran responsabilidad y/o volumen (suministros de ingeniería, plantas "llave-en-mano") conviene visitar los almacenes en destino

Para estudiar el tipo de almacenaje idóneo para nuestras mercancías deberemos tener en cuenta los siguientes parámetros:

- Altura libre a las cerchas
- Sistemas de redes contra incendios y mamparos ignífugos
- Muelles basculantes y a resguardo de la intemperie
- Resistencia del suelo del almacén
- Sistema de estanterías (Compacta, convencional)
- Sistemas trilaterales o autoportantes
- Tipo de carretillas
- Zona de playa
- Zona de preparación
- Zona de devoluciones
- Cámaras frigoríficas
- Adecuación de oficinas y locales especiales
- Sistemas de información
- Sistemas de seguridad
- Patio de maniobras

La evaluación detallada de todos estos parámetros nos indicara el tipo de almacén por el cual nos debemos decidir.

Para dimensionar un almacén debemos analizar los siguientes extremos:

- Numero de referencias
- Tipo de almacenamiento (ZONAL o CAÓTICO)
- Cantidad de paletas(TIPO de PALET)
- Tiempo de almacenamiento(STOCK MEDIO)
- Trazabilidad (FIFO/LIFO)
- Altura de cerchas (ALTURA LIBRE)
- Tipo de estanterías y tamaño del hueco-paleta(COMPACTA, CONVENCIONAL)
- Sistemas de control automáticos de huecos(CONTROL INFORMATICO DE UBICACIONES)
- Movimiento de unidades de paletizacion y picking para saber tipo de extracción y adecuación de la maquinaria.
- Dimensionamiento de las zonas de picking, preparación y playas
- Dimensionamiento de zonas de recepción y expedición
- Muelles de carga (FIJOS, BASCULANTES, CUBIERTOS, MANUALES, ETC.)
- Patio de maniobras y zona de espera de vehículos
- Zona de oficinas, vestuarios,
- Sistemas contraincendios
- Sistemas de seguridad

Además de la maquinaria mencionada hay que tener en cuenta que en los tiempos actuales y con muchas referencias, el control de un almacén se vuelve muy complicado, por lo cual se ha avanzado enormemente en sistemas de información, dotando a los almacenes de sistemas, mediante los cuales se controla la mercancía desde el momento de su entrada hasta su salida.

Ello se consigue mediante códigos de barras o chips en las unidades de manipulación y almacenaje, combinado con radiofrecuencia del siguiente modo:

- Al entrar la mercancía se la da de alta asignándole una etiqueta con código o un chip

- A partir de ese momento, y una vez leído el bulto, entra en el sistema informático, dándolo de alta en el stock de la referencia y con su fecha, por si fuera necesario el control de la trazabilidad.

- Simultáneamente el sistema le adjudica una ubicación determinada, que es donde va a ser colocada por el operario o la maquinaria automática.

Para la salida el control es el mismo, es el sistema el que una vez recibida la orden de preparación de pedido del cliente, manda recoger la mercancía de una ubicación determinada, para colocarla en la playa de salida, rebajándola automáticamente del stock y quedando reflejado el movimiento para el control permanente de los inventarios.

Los almacenes en función de los equipamientos que tienen se dividen en:

- **Convencionales**: Son aquellos que disponen de estanterías convencionales, las cuales se utilizan con maquinaria convencional., como carretillas contrapesadas, retractiles, transpaletas manuales, eléctricas, etc.



- **Semiautomáticos**: Disponen de estanterías con anchuras menores de pasillos, para utilizar caretillas trilaterales y equipamientos de estanterías de gravedad, dinámicas, carruseles, paternóster, etc.



- **Automáticos**: Con equipamientos de estanterías con anchura mínima para utilización de transelevadores y toda la maquinaria automática.



Capítulo 4 Protección jurídica de las mercancías. Contrato y seguro

4.1. FASE ESTÁTICA DEL TRANSPORTE: PROTECCIÓN JURÑIDICO-ECONÓMICA DE LA MERCANCÍA

El marco jurídico de las mercancías viene dado por las múltiples regulaciones que afectan al transporte en sus diversos modos. El desarrollo ha sido muy variado a largo de los tiempos y ha venido cambiando, pese a mantener desde el origen muy claro el concepto de responsabilidad. De ello se ha derivado el contrato de seguro de las mercancías para el transporte en sus diversas modalidades.

Debemos contemplar dos tipos de ámbitos en el transporte, con su correspondiente legislación.

- **NACIONAL**: Código de Comercio, Ley Orgánica de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.), Ley de Navegación Aérea.
- **INTERNACIONAL**: Convenio de Bruselas, Reglas de La Haya, Convenio C.M.R., Convenio de Varsovia, Convenio de Ginebra, Directivas y Reglamentos de la C.E.E.

Los intereses económicos y los problemas de responsabilidad que surgen como consecuencia de las operaciones de transporte, generan unas necesidades de protección que trascienden de los meros aspectos físicos, adentrándose en los complejos campos de la responsabilidad y de la probabilidad estadística, lo que hace preciso su estudio en dos direcciones:

1. En lo que concierne a la responsabilidad, hay que tener en cuenta que el transportista tiene una obligación "de resultados", o sea de "trasladar las personas o cosas hasta su destino sin daño ni menoscabo", pero, por otra parte, dicha responsabilidad está limitada por los Convenios Internacionales o las leyes nacionales que regulan el transporte, a unas compensaciones económicas establecidas para las diversas anomalías que puedan surgir.

2. Cuando el perjuicio económico excede de los límites de responsabilidad mencionados en el caso anterior (protección jurídica), la solución estriba en obtener una protección económica adicional mediante la contratación de una póliza de seguro.

4.2. CONCEPTO DE SEGURO

4.2.1. DEFINICIÓN

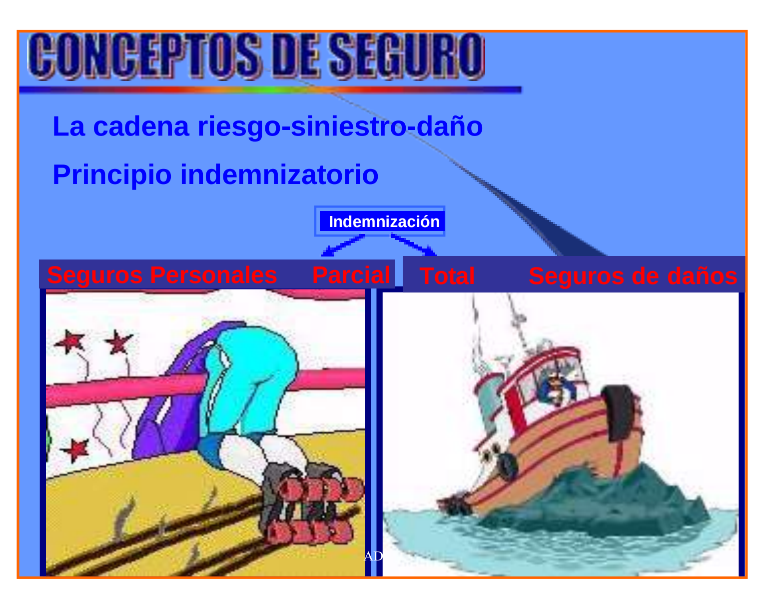
Según la Ley 50/1980 del Contrato de Seguro, “El Contrato de Seguro es aquél por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar – dentro de los límites pactados - el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”.

Como resumen y para aclarar este tema, el contrato de seguro (POLIZA) es aquel, en el cual a cambio de una prima, una de las partes (Asegurador), se obliga a pagar en caso de siniestro una indemnización pactada a la otra parte (Asegurado)

El seguro gira alrededor del concepto indemnizatorio, es decir su objetivo es dejar al asegurado que ha sufrido un siniestro “indemne”, o sea en las mismas circunstancias personales y económicas que tenía antes de padecerlo. Como ello no es por supuesto posible en todos los casos, el seguro se divide en dos tipos básicos:

1. **Seguros personales**: Como la reparación total es imposible en muchos casos (vida, invalidez etc.), sustituyen dicha reparación por una compensación parcial de naturaleza económica.

2. **Seguros de daños** (o de cosas): Si están bien realizados logran colocar al asegurado en la misma posición patrimonial que tenía antes de experimentar el siniestro. A este grupo pertenecen los seguros de transporte.



Además del principio indemnizatorio hay dos condiciones básicas para la validez de un contrato de seguro:

1. **Buena fe**: Tiene que existir por ambas partes, tanto por el asegurado al definir las circunstancias que pueden agravar el riesgo, como por el asegurador soportando en la forma acordada la indemnización.

2. **Aleatoriedad**: El riesgo tiene que estar sometido al azar. La certeza no es asegurable (Ni se puede asegurar la vida de un enfermo terminal, ni tampoco asegurar contra mojaduras un envío a través del desierto del Sahara).

4.2.2. ELEMENTOS DEL CONTRATO

Pueden clasificarse en tres grupos:

1. **Reales**: Son el objeto del seguro, el riesgo y la prima

2. **Personales**: Asegurador, asegurado, tomador del seguro y beneficiario

3. **Formales**: Documento escrito debidamente firmado con identificación y situación, en su caso de los objetos asegurados, la cobertura, fecha y hora de entrada en vigor con condiciones generales y particulares.

4.2.3. EFECTOS DEL CONTRATO

Como en todos los contratos, el de seguro da lugar a un conjunto de derechos y obligaciones para las partes, que son básicamente los siguientes:

ASEGURADO:

- Pagar la Prima
- Manifestar exactamente todos los datos
- Poner en conocimiento del asegurador el siniestro
- Actuar con diligencia para atenuar los daños
- Recibir la indemnización pactada

ASEGURADOR:

- Pagar la indemnización acordada
- Cobrar la prima
- Subrogarse los derechos del asegurado contra los responsables

	Asegurado	Asegurador
Obligaciones	Pagar la prima Indicar con exactitud las circunstancias que influyan sobre el riesgo a la firma de la póliza Informar al asegurador de los daños que se produzcan En caso de siniestro, actuar con la debida diligencia para disminuir las consecuencias del daño	Pagar la indemnización acordada en caso de siniestro
Derechos	Recibir la indemnización acordada en caso de siniestro	Cobrar la prima Subrogarse en los derechos del asegurado de reclamar a los responsables del daño

4.2.4. OTROS CONCEPTOS

Para desenvolverse en el campo del seguro, es conveniente conocer los siguientes

- **Cobertura**: Es la relación de riesgos contra los que queda cubierto el asegurado. Suelen reflejarse en pólizas normalizadas.
- **Franquicia**: Es una limitación establecida a favor del asegurador, bien respecto de la entidad del daño sufrido para reclamar aquélla. Puede ser deducible o no deducible según se descuente o no del importe de la indemnización en caso de siniestro.
- **Sobreprima**: Es una prima adicional que se abona para cubrir riesgos que Están en principio excluidos de cobertura como agravamiento del riesgo, cambio del objeto o valor, etc.

- **Extorno**: Se denomina así a la parte de la prima que el asegurador devuelve al asegurado por haber disminuido el riesgo durante el período de vigencia de la póliza. Hay que comprometerlo en el momento de la firma de la póliza.

- **Reaseguro/Coaseguro**: Son dos modalidades de instrumentos técnicos que utilizan las aseguradoras, mediante las cuales las Compañías aseguradoras comparten el riesgo y las primas, en el caso de elevadas cantidades a asegurar. En el Reaseguro la compañía asume todo el riesgo, mientras que en el Coaseguro cada Compañía absorbe su parte asegurada.

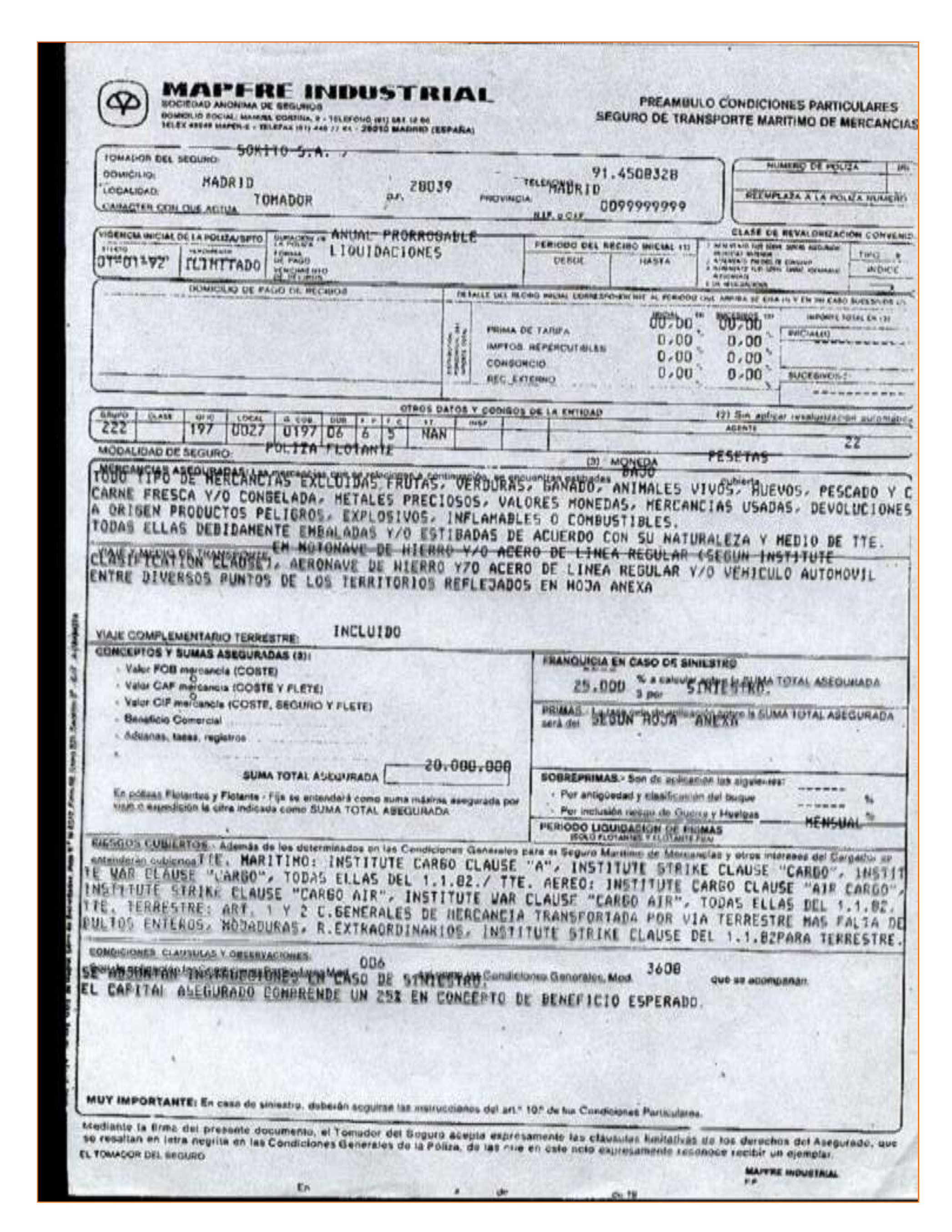
Las pólizas son de diversos tipos y pueden cubrir cualquier modo de transporte o bien la combinación de varios. En la actualidad, todas las pólizas tienen un Condicionado General, las cuales suelen ser muy similares en todas las Compañías aseguradoras, y un Condicionado Particular, en el cual se van a reflejar, todos los detalles que diferencian los modos de transporte.

4.2.5. TIPOS DE PÓLIZAS

Los tipos de pólizas más utilizados son:

- **A prima fija**: La más frecuente. La prima se establece de antemano y permanece constante durante toda la vigencia de la Póliza.

- **De seguros mutuos**: El asociado lo es en condición de mutualista, por lo que es simultáneamente asegurado y asegurador.



MAPFRE INDUSTRIAL
SOCIEDAD ANONIMA DE SEGUROS

PREAMBULO CONDICIONES PARTICULARES
SEGURO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

TOMADOR DEL SEGURO: SOKIIO S.A.
DOMICILIO: MADRID
LOCALIDAD: 28039
TELEFONO: 91.4508328
PROVINCIA: MADRID
CARACTER CON QUE ACTUA: TOMADOR
N.I.F. o C.I.F.: 0099999999

NUMERO DE POLIZA
REEMPLAZA A LA POLIZA NUMERO

VIGENCIA INICIAL DE LA POLIZA/SPTO: 01-01-92 ILIMITADO
DURACION DE LA POLIZA: ANUAL PRORROGABLE
FORMA DE PAGO: LIQUIDACIONES
PERIODO DEL RECIBO INICIAL: DESDE / HASTA
CLASE DE REVALORIZACION CONVENIDA: TIPO / INDICE

DOMICILIO DE PAGO DE RECIBOS

	INICIAL	SUCESIVOS
PRIMA DE TARIFA	00,00	00,00
IMPTOS. REPERCUTIBLES	0,00	0,00
CONSORCIO	0,00	0,00
REC. EXTERNO	0,00	0,00

OTROS DATOS Y CODIGOS DE LA ENTIDAD

GRUPO	CLASE		LOCAL						
222		197	0027	0197	06	6	5	MAN	

AGENTE: 22

MODALIDAD DE SEGURO: POLIZA FLOTANTE
MONEDA: PESETAS

MERCANCIAS ASEGURADAS: TODO TIPO DE MERCANCIAS EXCLUIDAS FRUTAS, VERDURAS, GANADO, ANIMALES VIVOS, HUEVOS, PESCADO Y CARNE FRESCA Y/O CONGELADA, METALES PRECIOSOS, VALORES MONEDAS, MERCANCIAS USADAS, DEVOLUCIONES A ORIGEN PRODUCTOS PELIGROS, EXPLOSIVOS, INFLAMABLES O COMBUSTIBLES.
TODAS ELLAS DEBIDAMENTE EMBALADAS Y/O ESTIBADAS DE ACUERDO CON SU NATURALEZA Y MEDIO DE TTE.

VIAJE Y MEDIO DE TRANSPORTE: EN MOTONAVE DE HIERRO Y/O ACERO DE LINEA REGULAR (SEGUN INSTITUTE CLASIFICATION CLAUSE), AERONAVE DE HIERRO Y/O ACERO DE LINEA REGULAR Y/O VEHICULO AUTOMOVIL ENTRE DIVERSOS PUNTOS DE LOS TERRITORIOS REFLEJADOS EN HOJA ANEXA

VIAJE COMPLEMENTARIO TERRESTRE: INCLUIDO

CONCEPTOS Y SUMAS ASEGURADAS (3):
- Valor FOB mercancía (COSTE)
- Valor CAF mercancía (COSTE Y FLETE)
- Valor CIF mercancía (COSTE, SEGURO Y FLETE)
- Beneficio Comercial
- Aduanas, tasas, registros

SUMA TOTAL ASEGURADA: 20.000.000

En pólizas Flotantes y Flotante - Fija se entenderá como suma máxima asegurada por viaje o expedición la cifra indicada como SUMA TOTAL ASEGURADA

FRANQUICIA EN CASO DE SINIESTRO: 25.000 % a calcular sobre la SUMA TOTAL ASEGURADA por SINIESTRO.

PRIMAS: La tasa de aplicación sobre la SUMA TOTAL ASEGURADA será del SEGUN HOJA ANEXA

SOBREPRIMAS.- Son de aplicación las siguientes:
- Por antigüedad y clasificación del buque ------ %
- Por inclusión riesgo de Guerra y Huelgas ------ %

PERIODO LIQUIDACION DE PRIMAS (SOLO FLOTANTES Y FLOTANTE FIJA): MENSUAL

RIESGOS CUBIERTOS.- Además de los determinados en las Condiciones Generales para el Seguro Marítimo de Mercancías y otros intereses del Cargador se entenderán cubiertos: TTE. MARITIMO: INSTITUTE CARGO CLAUSE "A", INSTITUTE STRIKE CLAUSE "CARGO", INSTITUTE WAR CLAUSE "CARGO", TODAS ELLAS DEL 1.1.82./ TTE. AEREO: INSTITUTE CARGO CLAUSE "AIR CARGO", INSTITUTE STRIKE CLAUSE "CARGO AIR", INSTITUTE WAR CLAUSE "CARGO AIR", TODAS ELLAS DEL 1.1.82. TTE. TERRESTRE: ART. 1 Y 2 C.GENERALES DE MERCANCIA TRANSPORTADA POR VIA TERRESTRE MAS FALTA DE BULTOS ENTEROS, MOJADURAS, R.EXTRAORDINARIOS, INSTITUTE STRIKE CLAUSE DEL 1.1.82PARA TERRESTRE.

CONDICIONES, CLAUSULAS Y OBSERVACIONES: 006 Condiciones Generales, Mod. 3608 que se acompañan.
SE ADJUNTAN INSTRUCCIONES EN CASO DE SINIESTRO.
EL CAPITAL ASEGURADO COMPRENDE UN 25% EN CONCEPTO DE BENEFICIO ESPERADO.

MUY IMPORTANTE: En caso de siniestro, deberán seguirse las instrucciones del art.° 10° de las Condiciones Particulares.

Mediante la firma del presente documento, el Tomador del Seguro acepta expresamente las cláusulas limitativas de los derechos del Asegurado, que se resaltan en letra negrita en las Condiciones Generales de la Póliza, de las que en este acto expresamente reconoce recibir un ejemplar.

EL TOMADOR DEL SEGURO

MAPFRE INDUSTRIAL

En , de de 19

En el seguro de transporte tienen especial relieve las siguientes:

- **Sencilla o aislada**: Cubre un solo envío. Su duración es por el periodo que dure el viaje y, en el caso de mercancías, como máximo 6 meses desde la fecha de emisión. En esta modalidad, hay compañías que hacen una separación como “Viaje redondo”, en la cual incluyen el viaje de ida y vuelta con inclusión de la estancia intermedia.

- **Abierta**: se utilizan para una operación o un conjunto de ellas relacionadas que implique un número considerable de viajes. Su duración es por el periodo de la operación.

- **Flotante**: Tiene una duración indefinida y se mantiene vigente mientras no se oponga ninguna de las partes. Sirven para cubrir todas las operaciones de un asegurado en unas ciertas condiciones, límites y ámbitos convenidos. El asegurado da comunicación de cada viaje mediante un Boletín y la prima se regula periódicamente (mensual, semestral o anual) mediante suplementos en función del número de viajes efectuados y el valor asegurado en cada uno de ellos.

- **Sobre volúmenes o regularizable**: estas pólizas se basan en la facturación o el volumen que se pretende asegurar sin necesidad de comunicar cada desplazamiento. En función de este parámetro se calcula una prima anual, siendo regularizada después de cada periodo, según el volumen realmente transportado.

- **Combinada**: Cuando en el envío intervienen diversos medios de transporte.

- **De abono**: Garantiza todas las mercancías que puede transportar un único y determinado vehículo, durante un número indeterminado de viajes (sin necesidad de comunicarlo viaje por viaje).

Los factores que influyen en la suscripción del seguro de mercancías son los siguientes:

- **Términos de compra-venta**. En el transcurso del transporte, llega un momento en el que la mercancía cambia de propietario en un contrato de compra-venta. Es preciso conocer de antemano quién es el propietario de la mercancía en cada momento, para que sea el responsable de la ejecución de una serie de acciones, debiendo asumir el coste de las mismas. Existen Convenios sobre las responsabilidades que recaen sobre el comprador y vendedor en cada momento según el tipo de transporte y el ámbito de aplicación.

- **Los bienes asegurados.** Es especialmente importante conocer la naturaleza de los mismos, ya que las mercancías inflamables, perecederas, etc., requieren pacto expreso.

- **El tipo y calidad del medio de transporte utilizado**.

- **El ámbito geográfico en el que se desarrolla el transporte**. Situación geográfica, climatología, distancia...

- **Los contratos de transporte**. Dependiendo del ámbito en el que se desarrolle el trasporte, el contrato adquiere diferentes obligaciones y derechos entre el transportista y el cargador.

- **Valor de las mercancías.** El seguro puede amparar únicamente el valor material de las mercancías o incluir también el aumento de coste que se va produciendo por fletes, portes... hasta su destino.

Es muy importante tener en cuenta las ***LIMITACIONES DE RESPONSABILIDAD***. A causa del exceso de riesgos que se contraen en el sector de transportes, desde la antigüedad, los transportistas han tenido limitada su responsabilidad, estando recogidas las mismas tanto en convenios nacionales como internacionales, por lo tanto siempre se debe tener prevista la discusión, previa a la firma de la Póliza, con el fin de evitar posteriores sorpresas en caso de siniestro.

4.3. SEGURO DE TRANSPORTES

La necesidad de proteger buques y mercancías se pierde en la noche de los tiempos. Tenemos como antecedentes, el "**préstamo a la gruesa**" de las navegaciones mediterráneas que era un adelanto al naviero para correr con los riesgos de la expedición, el "**Libro del Consulado del Mar**" publicado en el siglo XIV en Valencia y el desarrollo de los principios de responsabilidad en las repúblicas italianas por la misma época.

De todas formas no es hasta el siglo XVII que el seguro toma la importancia que tiene en la actualidad al crearse, en el **café londinense de Edward Lloyd**, la comunidad de aseguradores denominada Lloyd´s, siendo una entidad clave y donde desde entonces se establecen los criterios de las pólizas de seguro. Es en dicha institución donde se estableció la primera póliza moderna del seguro de transporte conocida como la "Ship&Goods" ("Buque y mercancías") que puede considerarse la póliza matriz de todas las que se han desarrollado después.

En el seguro de transporte, el riesgo es un concepto abstracto que sólo toma relieve al acompañarlo de otras palabras que le den un carácter específico. P.ej., riesgo de accidente, enfermedad, robo, etc.

Al tener la UE como objetivos básicos la implantación de las cuatro libertades básicas, todas las Directivas están orientadas al cumplimiento de dichos requisitos, destacando las de 24.07.73 sobre libertad de establecimiento, la de 30.05.78 sobre coaseguro comunitario y la de 30.12.75 sobre libertad de prestación de servicios. Esta última aborda un problema especialmente delicado ya que se trata del control de una prestación invisible donde confluyen diversas legislaciones.

El seguro de transporte marítimo. Los intereses asegurables más importantes son, el buque (seguro de cascos), las mercancías (seguro de mercancías), el flete (seguro de flete) y la responsabilidad (Clubs de Protección e Indemnización).

Para poder abordar en profundidad este tema es imprescindible conocer los conceptos siguientes:

- **Pérdida total física**: Se produce cuando el buque o la mercancía se deterioran de tal forma que no pueden reconocerse como el objeto asegurado, o simplemente desaparecen.



- **Pérdida total presunta o constructiva**. Se origina cuando la avería es de tal índole que los gastos a realizar para recuperar el buque superan un límite previamente establecido que suele ser del 80% del valor del mismo.



- **Avería gruesa**. Se presenta en el caso de que el capitán haya hecho, intencionada y razonablemente un daño o sacrificio extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un viaje marítimo (p. ej. una echazón de la carga para impedir un naufragio).



- **Avería simple o particular**. Se produce como consecuencia natural involuntaria de la operación del buque, como p. ej. una varada, un abordaje, una entrada de agua en bodega.



- **Protesta de mar**. Es una manifestación escrita del capitán de un buque en la que hace constar su irresponsabilidad y la del personal a sus órdenes ante cualquier accidente. Con ello, salvaguarda los derechos contra terceros de sus armadores y demás interesados en la expedición, al evitar acusaciones de dolo o fraude.



Remolcador: "RIA DE VIGO"

PROTESTA DE AVERÍA

AL JUZGADO:

El Capitán de la Marina Mercante D.Joaquin Loredo Iglesias, de 50 años de e[illegible] natural de Vigo(Pontevedra), y vecino de Vigo (Pontevedra), con domicilio en la calle [illegible] Vía 17, 7º Izq. al mando del buque de salvamento "RIA DE VIGO", de bandera española y adscrito actualmente a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima [illegible] de 1.585 T.R.B., siendo armador del mismo la empresa Remolcanosa S.A., sita en la calle Paraguay Nº 5 – 1º en Vigo (Pontevedra).

EXPONE:

Que el día 25 de Diciembre navegando en la Ría de Muros, se declaró un incendio en la Sala de Máquinas, debido a la rotura de una expansión del Motor de Br., con pérdida de aceite sobre el escape del Motor de Br., que debido a la alta temperatura de éste, ardió, causando importantes daños en los sistemas eléctricos quemándose cables del techo de la máquina relés, automatismos y cajas de interruptores, quedando el buque a la deriva, tal como se relata en el Diario de Navegación del buque en el folio nº 27 al 30. El buque se dirigió al fondeadero de Muros para una reparación de emergencia, con un solo motor, dejándolo en las condiciones mínimas de seguridad para poder dirigirse al puerto de Vigo para una evaluación definitiva de los daños y su posterior reparación.

EN CONSECUENCIA:

Ante los acontecimientos mencionados en dicho Diario de Navegación.

FORMULA PROTESTA:

Para que con ella a la vista y ante los hechos relatados, puedan surtir los consiguientes efectos de irresponsabilidad al que suscribe y demás miembros de la tripulación del buque ante cualquier reclamación de aseguradores y/o cualquier otra persona natural o jurídica a la que afecte las averías descritas, reservándome el derecho de ampliar esta protesta en lugar y fecha conveniente.

TESTIGOS:

En Vigo, a 28 de Diciembre 1.999

El Capitán:

Cargo: Jefe de Máquinas.-

Fdo: Francisco Escariz Magariños
D.N.I.: 32599833

Cargo: 1er. Oficial Puente.-

Fdo: Juan Chouza Dorea
D.N.I.: 52450700

Fdo: Joaquin Loredo Iglesias.-
D.N.I.: 35.978.907

4.3.1. PÓLIZA SHIP&GOODS

La relación de riesgos cubiertos y excluidos por esta póliza es:

Riesgos cubiertos:

- Pérdida total constructiva
- Avería simple
- Gastos particulares
- Gastos de salvamento
- Contribución a la avería gruesa

Riesgos excluidos:

- Pérdidas no originadas por los riesgos asegurados
- Vicio propio de la mercancía
- Daños por causas naturales
- Daños causados por falta de navegabilidad del buque
- Falta premeditada del asegurado

De esta póliza derivan las cláusulas más utilizadas en la actualidad, que son las del Instituto de Aseguradores de Londres, con tres niveles de cobertura, de mayor a menor, a saber:

Institute Cargo Clauses "A": Es la de mayor cobertura ya que cubre todos los daños a la mercancía, con ciertas exclusiones como el defecto de embalaje o estiba, el vicio propio, el defecto de navegabilidad, la falta premeditada del asegurado, la demora, la insolvencia del transportista o riesgos políticos y sociales como p. ej. la guerra y las huelgas.

Alguno de estos riesgos, p. ej. los riesgos políticos y sociales, pueden cubrirse con cláusula adicional y sobreprima.

Esta póliza sustituye a la que durante mucho tiempo se llamó "All Risks" ("A todo riesgo"). La denominación se cambió en 1.982, ya que no hay póliza capaz de cubrir todos los riesgos.

Institute Cargo Clauses "B": Cubre los daños a la mercancía por incendio o explosión, varada, naufragio, vuelco o descarrilamiento del vehículo de transporte terrestre, colisión del buque con objeto externo, contribución a la avería gruesa y echazón, así como – muy especialmente- la entrada de agua a las bodegas del buque.

Tiene las mismas exclusiones que la anterior.

Institute Cargo Clauses "C": Cubre prácticamente los mismos daños que la "B", excepto la entrada de agua a las bodegas del buque. Tiene las mismas exclusiones que las dos anteriores.

4.3.2. EL SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Como en el caso de los buques también aquí se cubren los vehículos y la responsabilidad civil. La póliza de uso más frecuente para mercancías es la denominada "A condiciones generales", cuya extensión de cobertura es como sigue:

Riesgos cubiertos:

- Incendio, rayo, inundación
- Desprendimiento de tierras
- Hundimiento de puentes o caminos
- Colisión
- Caída al agua
- Robo en cuadrilla y a mano armada
- Daños en carga o descarga

Riesgos excluidos:

- Terremotos, volcanes u otros fenómenos sísmicos
- Transporte en vehículos descubiertos
- Mercancías frágiles
- Derrames y mermas
- Vicio propio
- Defectos de embalaje o estiba

- Transporte de animales vivos
- Demora
- Guerra y huelgas

Aunque la póliza “A condiciones generales” fue concebida en principio para el transporte por carretera es de fácil adaptación al transporte ferroviario ya que los riesgos incluidos y excluidos son de naturaleza similar.

4.3.3. EL SEGURO AÉREO

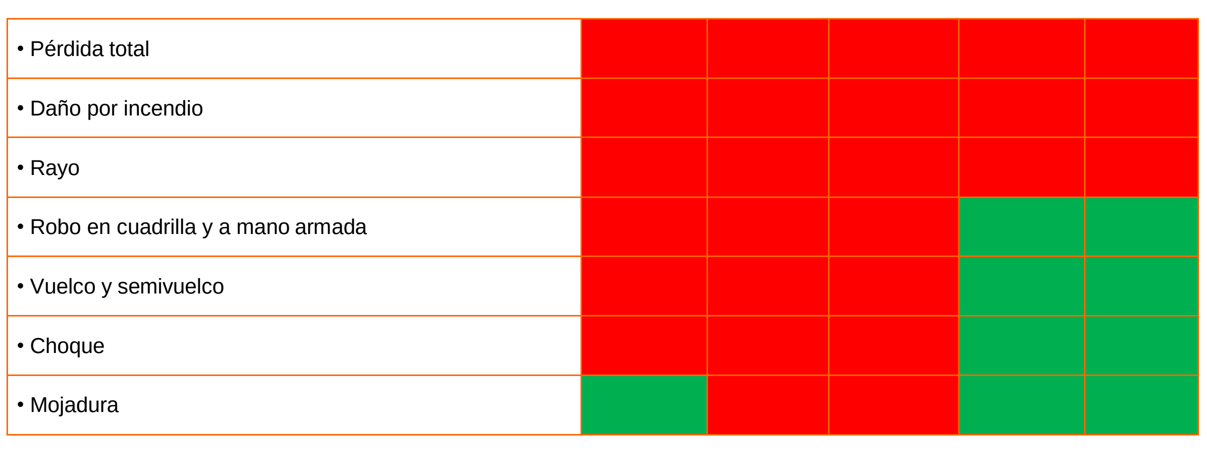
Este seguro tiene por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afecten a la aeronave, mercancías y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a terceros por la aeronave en tierra, agua o vuelo. Debido al valor que pueden alcanzar los capitales a asegurar, es muy frecuente que su cobertura se proteja vía reaseguro.

La póliza de uso más frecuente para mercancías es la ICC “Air”, cuya extensión de cobertura es similar a la ICC “A” con algunas diferencias derivadas de la naturaleza del transporte aéreo como la inclusión de la “voltereta” o de plazos de cobertura distintos.

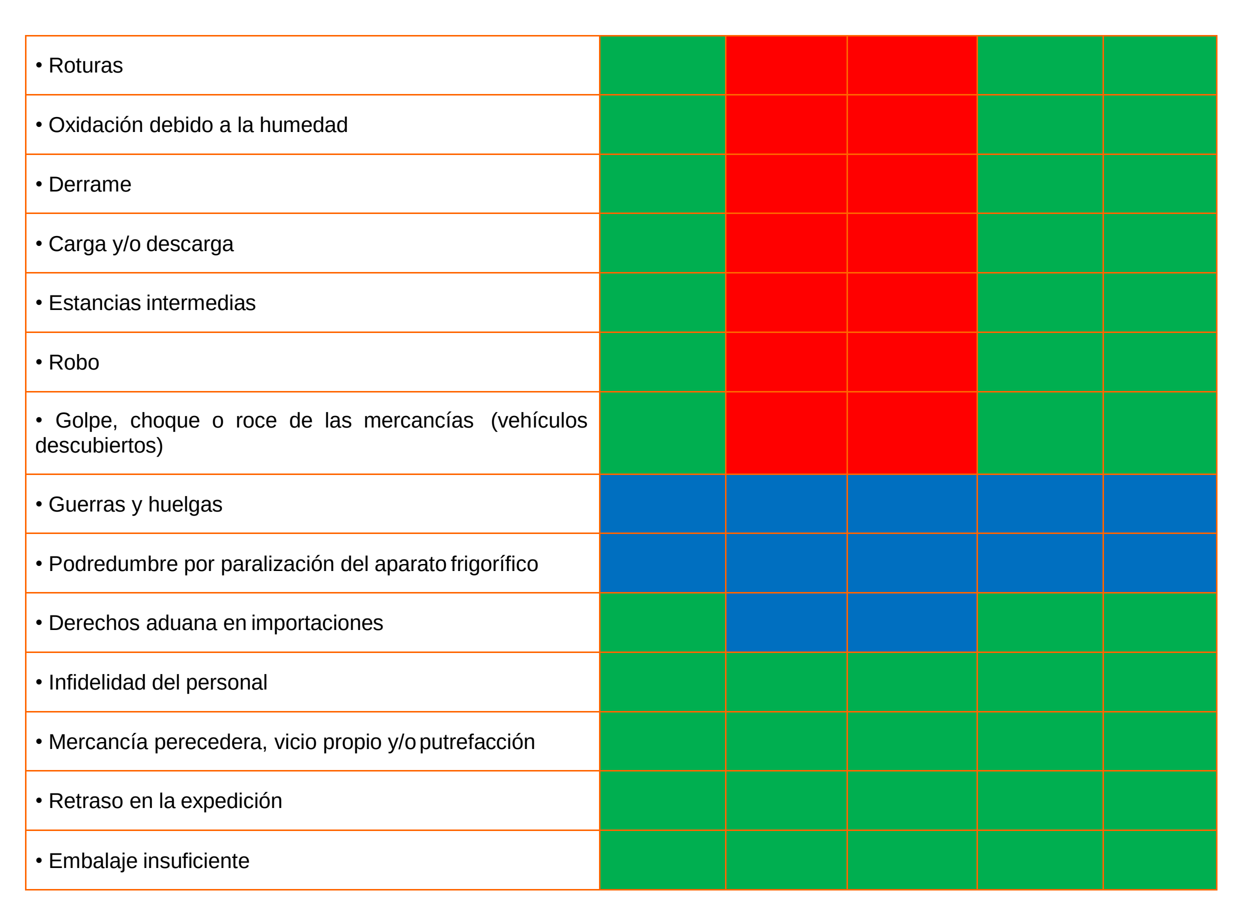
Comparativo Condiciones Españolas y Cláusulas Inglesas (I.C.C.)					
	Condiciones Españolas			Condiciones Inglesas	
	Generales	Amplias	ICC (A)	ICC (B)	ICC (C)
MARITIMO					
• Pérdida total					
• Daño por incendio					
• Avería gruesa común o general					
• Avería particular (N.I.V.A.)					
• Echazón (acto intencionado de arrojar la mercancía por la					
borda del buque para salvarlo)					
• Gastos Salvamento					
• Arrastre de las mercancías de cubierta por las olas					

• Corrimiento de la carga a causa de un temporal marítimo					
• Caída de bultos al mar durante la carga y/o descarga					
• Mojadura					
• Roturas					
• Oxidación debido a la humedad					
• Derrame					
• Carga y/o descarga					
• Estancias intermedias					
• Robo					
• Avería particular accidental de mar					
• Vaho de bodega					
• Piratería (ladrones de mar)					
• Guerras y huelgas					
• Podredumbre por paralización del aparato frigorífico					
• Podredumbre por avería aparato propulsor del buque					
• Derechos aduana en importaciones					
• Mercancía perecedera, vicio propio y/o putrefacción					
• Retraso en la expedición					
• Embalaje insuficiente					

TERRESTRE



• Pérdida total					
• Daño por incendio					
• Rayo					
• Robo en cuadrilla y a mano armada					
• Vuelco y semivuelco					
• Choque					
• Mojadura					



• Roturas					
• Oxidación debido a la humedad					
• Derrame					
• Carga y/o descarga					
• Estancias intermedias					
• Robo					
• Golpe, choque o roce de las mercancías (vehículos descubiertos)					
• Guerras y huelgas					
• Podredumbre por paralización del aparato frigorífico					
• Derechos aduana en importaciones					
• Infidelidad del personal					
• Mercancía perecedera, vicio propio y/o putrefacción					
• Retraso en la expedición					
• Embalaje insuficiente					

AEREO

• Pérdida total					
• Daño por incendio					
• Rayo					
• Mojadura					
• Roturas					
• Oxidación debido a la humedad					
• Derrame					
• Carga y/o descarga					
• Estancias intermedias					
• Guerras y huelgas					
• Podredumbre por paralización del aparato frigorífico					

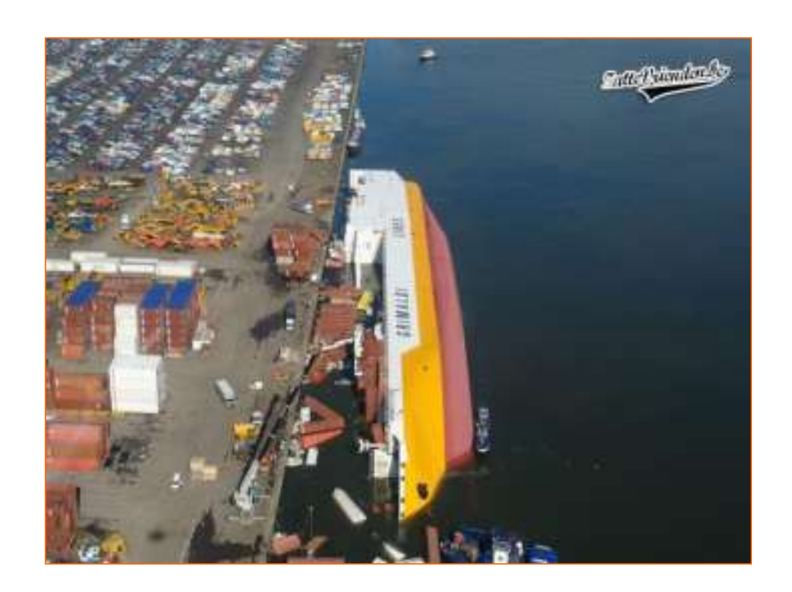
• Derechos aduana en importaciones					
• Infidelidad del personal					
• Mercancía perecedera, vicio propio y/o putrefacción					
• Retraso en la expedición					
• Embalaje insuficiente					

cubierto	Opcional	No cubierto

4.4. SINIESTRO

El siniestro es la materialización física del riesgo, el evento para el cual se ha concebido la póliza. Por ello, es fundamental que el asegurado tenga previsto un esquema de actuación que, en líneas generales es como sigue:

1. Debe ponerse en conocimiento del asegurador tan pronto sea posible
2. Debe reconocerse la mercancía también lo antes posible por expertos.
3. Este es un aspecto fundamental, teniendo en cuenta que, de acuerdo a las convenciones internacionales que regulan el transporte, los plazos para reclamar son muy breves.
4. Debe actuar con la debida diligencia para reservarse todas las posibilidades legales de reclamación
5. Debe facilitar al asegurador toda la documentación que demuestre su derecho a la reclamación, como facturas comerciales, documentos de transporte y aduaneros etc.



Capítulo 5Modos de transporte

5.1. EL TRANSPORTE COMO ESLABON DE LA CADENA LOGÍSTICA

La etimología de la palabra transporte implica un concepto de "traslado", bien sea de personas o de cosas. Si el transporte se realiza sin cruce de fronteras, tenemos el transporte interior o nacional, en caso contrario el internacional, que es el que vamos abordar en nuestro caso, y específicamente para el transporte de mercancías.

El transporte internacional de mercancías es el traslado de las mismas desde un punto A, situado en un cierto país, hasta otro punto B, situado en un país distinto, efectuado en tal forma que la mercancía llegue a su destino en las debidas condiciones pactadas en el contrato.

El significado de este último requerimiento es que la mercancía debe llegar sin daño ni menoscabo alguno en su naturaleza, en el plazo acordado y al precio estipulado. Para lograrlo es preciso tener en cuenta que el éxito de la operación dependerá:

- De la protección física de la mercancía para que pueda soportar las agresiones que puede experimentar durante el transporte, en sus diversas fases de manipulación, estiba (colocación dentro del vehículo de transporte), traslado o almacenamientos.
- De la utilización correcta de los vehículos de transporte aprovechando eficazmente sus características en función de la mercancía y el viaje.
- De un cumplimiento leal de los compromisos de adquisición y traslado por ambas partes.

Pero además de los riesgos físicos, el transporte genera otros de naturaleza económica derivados de los anteriores. Los daños a las mercancías llevan a cargador y transportista a tener que protegerse en una doble vertiente, la de poder exigir sus responsabilidades a los culpables del daño (protección jurídica), y la de poder obtener una compensación económica por el perjuicio sufrido mediante un esquema protector constituido por la póliza de seguros (protección económica).

Lo indicado hasta el momento nos conduce a la conveniencia de dividir la actividad de transporte en dos fases complementarias pero diferenciadas, una estática o de preparación que comprende las protecciones física y jurídico-económica de la mercancía y otra dinámica o de movimiento que se ocupa de los medios de transporte bajo sus aspectos técnicos, comerciales y jurídicos.

Puesto que la fase estática ya la hemos estudiado, vamos a proceder al estudio de la fase dinámica, para lo cual deberemos ver la clasificación de los transportes y los Agentes que intervienen en este sector, que como veremos son muchos y variados.

5.2. CLASIFICACIÓN DE LOS TRANSPORTES

Atendiendo a criterios establecidos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 31.07.87 (LOTT) los transportes se clasifican como sigue:

Por el medio en que se desenvuelven:

- Terrestre (Por carretera o ferrocarril)



- Marítimo



- Aéreo



Por su naturaleza

- Público: Efectuado mediante contraprestación económica
- Privado: Sin contraprestación económica.
  - Personal: Realizado por los individuos con sus propios vehículos
  - Complementario: Realizado por empresas cuya actividad esencial no es el transporte y por lo tanto no perciben ninguna remuneración por el servicio.

Por su objeto

- Viajeros
- Mercancías
- Mixto (Viajeros y mercancías)

Por su ámbito geográfico:

- Urbano: El que se efectúa en el interior de ciudades o áreas urbanas
- Nacional: Id. id. en el interior de un país
- Internacional: Id. id., entre dos o más países

Por su regulación administrativa:

- Liberalizado: No sujeto a autorización
- Contingentado: Sujeto a autorización

Por la forma de utilización de los vehículos:

- Sucesivo: El que utiliza secuencialmente vehículos de la misma naturaleza (sólo buques, o camiones, o aviones)
- Superpuesto: El que se efectúa cuando el vehículo de transporte realiza una parte del recorrido cargado sobre otro de la misma o distinta naturaleza (camión sobre buque de trasbordo rodado o sobre plataforma ferroviaria)
- Combinado: En este caso, la mercancía – no agrupada de forma fija – es transbordada, una o más veces, entre vehículos de naturaleza diversa

- Multimodal o Intermodal: Se trata de un caso particular del transporte combinado en el que la mercancía se agrupa en Unidades de transporte Intermodal como contenedores, cajas móviles, semirremolques etc. y es transportada sin “ruptura de carga” (o sea en su integridad desde el origen hasta el destino).

Otras formas habituales de subdividir el transporte son:

- Carga completa: Aquella en que toda la mercancía es propiedad de un mismo expedidor o embarcador.
- Carga fraccionada: Es el caso contrario, ya que la mercancía normalmente es de varios expedidores.
- General: La mercancía es de naturaleza diversa.
- Granel: La mercancía es de un solo tipo y sin embalar
- Peligrosa: Sujeto a normativas especiales por sus características de peligrosidad
- Perecedera: Sujeta a fechas de caducidad
- Voluminosa: Mercancía que por su peso o tamaño está sometida a regulaciones especiales.

5.3. AGENTES DEL TRANSPORTE

Una de las características peculiares de este sector es, que en él intervienen una serie de personas, tanto físicas, como jurídicas, las cuales intermedian de muy diversos modos. Debido a la dificultad de precisar los límites entre las actividades principales y auxiliares del transporte, vamos a presentar por los diversos medios algunas de las más relevantes.

5.3.1. TRANSPORTE MARÍTIMO

- **Armador o naviero (“Shipowner”)**: Persona que es en general propietario de un buque, si bien puede haber casos – fletamento por tiempo – en que no es preciso.
- **Capitán (“Master”)**: Profesional debidamente titulado en una Escuela Superior de la Marina Civil, con una doble capacidad, técnica para dirigir la navegación, y jurídica para representar al estado de bandera del buque a bordo por lo la cual tiene la condición de fedatario público.

- **Consignatario (“Ship´s agent”)**: Persona contratada por el armador de un buque para que atienda a su buque en las operaciones que necesite en un puerto (prácticos, amarre, remolcadores, aprovisionamiento, carga y descarga, despachos de aduanas y sanidad, etc.)
- **Estibador (“Stevedore”)**: Persona especializada en las operaciones de carga, estiba y trincado de mercancías en los buques.
- **Fletador (“Charterer”)**: Persona que contrata la utilización de un buque, para cargas de gran entidad.
- **Fletante**: Sinónimo de naviero.

5.3.2. TRANSPORTE TERRESTRE POR CARRETERA

- **Operador de transporte (OT)**: Realiza una labor mediadora entre cargadores y transportistas, actuando como cargador frente al transportista y transportista frente al cargador. Puede ser de “carga fraccionada” (OTF) o de “carga completa” (OTC), según efectúe o no operaciones accesorias al transporte (carga, estiba, almacenaje etc.)
- **Centros de información y distribución de cargas**: Son puntos de encuentro de cargadores y transportistas, cuya función consiste en poner en contacto a unos y otros para que negocien el transporte de las cargas disponibles que concurren en oferta al centro.

5.3.3. TRANSPORTE FERROVIARIO

- **Compañía ferroviaria**: Empresa dedicada a la prestación de servicios de transporte ferroviario. En la actualidad están evolucionando en muchos países de fórmulas públicas a explotación privada. P.ej., en la UE con la aplicación de la Directiva 440/91 se orienta el ferrocarril hacia fórmulas de libre acceso a las infraestructuras, competitividad y saneamiento financiero.
- **Operador ferroviario**: Empresa dedicada a la gestión del transporte por ferrocarril contratando el servicio para sus clientes en forma similar al operador de transporte de carretera. La Directiva 440/91 hará que muchas de estas compañías se conviertan en transportistas.

5.3.4. TRANSPORTE AÉREO

- **Compañía aérea**: Empresa dedicada a prestar servicios de transporte aéreo. Con el desarrollo de la privatización a nivel mundial están evolucionando del concepto de "compañías de bandera", con filosofía proteccionista al de compañías privadas.

- **Agente de carga aérea (Agente IATA)**: Empresa con la necesaria solvencia técnica y financiera según baremos establecidos por la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos (IATA) cuya función es asesorar y organizar los transportes aéreos de sus clientes

- **Compañía de manipulación o "handling"**: Empresa especializada en las operaciones de recepción, carga y estiba de las mercancías en los aeropuertos.

5.3.5. TRANSPORTE MULTIMODAL

- **Operador de transporte multimodal (OTM)**: Empresa especializada en organizar las operaciones de transporte multimodal con total responsabilidad , actuando como arquitecto de la operación y emitiendo el documento pertinente (normalmente el conocimiento de embarque de la Federación Internacional de Transitarios FIATA)

5.3.6. TRANSPORTE EN GENERAL

- **Transitario**: Empresa especializada en la gestión y coordinación del transporte internacional y de aquél que se realiza en régimen de tránsito aduanero.

- **Consolidador o grupajista**: Empresa especializada en el agrupamiento en un mismo vehículo o medio de carga (Camión, vagón, contenedor, etc.) de pequeñas cantidades de mercancías de clientes diversos que, procedentes del "hinterland" del punto de carga, pueden ser así transportadas en forma rentable a receptores situados en el punto de descarga.

5.4. TRANSPORTE MULTIMODAL/INTERMODAL

Como hemos visto anteriormente se trata de un caso particular del transporte combinado en el que la mercancía se agrupa en Unidades de transporte como contenedores, cajas móviles, semirremolques etc. y es transportada sin "ruptura de carga" (o sea en su integridad desde el origen hasta el destino).



El transporte intermodal, es aquel que, bajo un solo contrato de transporte, varios transportistas operan en modos diferentes. Un ejemplo claro de ello es el transporte internacional en contenedores.

Como se pude ver en un transporte intermodal, intervienen casi todos los modos de transporte. Camión, ferrocarril, barco, camión.

El 26 de Abril de 1.956 en Port Newark (New Jersey, USA), comienza una de las revoluciones más importantes en la historia del transporte, al zarpar en dicho puerto con destino a Houston (Texas) el buque "Ideal X", cargado con los primeros 58 contenedores de 35' de longitud transportados en régimen multimodal.



Las ventajas de este tipo de transporte son:

- Reducción de las “manos” de estibadores.
- Disminución de tasa de robos y de daños.
- Acortamiento de plazos de transporte.
- Abaratamiento de los costes de transporte.
- Reducción de los controles e inspecciones.
- Simplificación documental.
- Mejor seguimiento gracias al control informático.

Los tipos de sistemas intermodales de transporte son:

- **CARRETERA-FERROCARRIL (FERROUTAGE O PIGGYBACK)**: Conjunto de técnicas para cargar camiones completos sobre el tren. Existen de varios tipos, los principales son:
  - Sistema U.F.R.

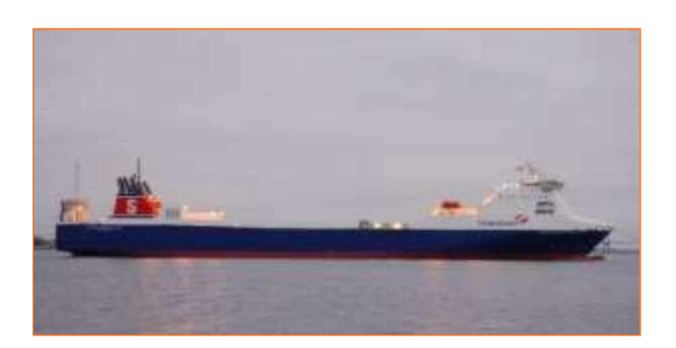


- Canguro o transtrailer



- **BARCO-CARRETERA**: Sistema de transporte combinando el transporte terrestre y el marítimo. Hay varios sistemas y los principales son:

  - **RO-RO**



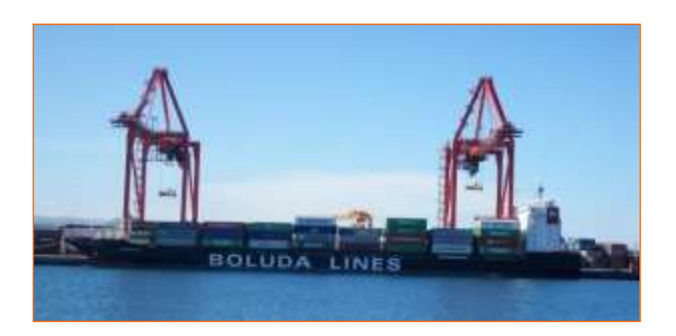
  - **RO-LO**



- **LO-LO**



- **Feede**



- **Lash**



Todos ellos utilizan terminales intermodales, bien sean portuarias, puertos secos, Centros de transporte, ZAL, etc.

La zona de actividades logísticas, plataforma logística, Hub o parque logístico, es un área definida dentro de la cual están todas las actividades relativas al transporte, la logística y la distribución de mercancías tanto para tránsito nacional como internacional pudiendo intervenir empresas diversas del sector de transporte. En ella se manipulan mercancías - preferentemente containerizada – y se efectúan operaciones de valor añadido: Acabado y personalización de productos, ensamblaje, cambio de embalaje, etiquetaje, etc. siendo uno de los conceptos más actuales en la actividad logística.

Los últimos años han demostrado que la existencia y el desarrollo de plataformas logísticas y centros de transporte contribuyen a reducir los costos dentro de la cadena logística.

Las actividades del transporte y la logística se apoyan para su operatividad en las redes infraestructurales de transporte: carreteras, red ferroviaria, aeropuertos, puertos. La eficacia y calidad de esta red es la que condicionará los niveles de eficiencia y calidad de la actividad logística y de transporte.

Capítulo 6 Transporte Marítimo

6.1. ASPECTOS TECNICOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

A pesar de que los medios de transporte funcionan basados en principios físicos distintos, el buque en el principio de Arquímedes, el camión y el vagón ferroviario en los de propulsión y rodadura sobre camino variable o fijo, y el avión en el principio de sustentación del ala de Jutta - Joukovsky, esas diferencias no tienen especial relieve para los usuarios, ya que todos ellos presentan los siguientes rasgos comunes:

- Limitaciones de capacidad, peso y dimensiones
- Requerimientos de resistencia estructural
- Necesidad de controlar el consumo de combustible
- Autonomía
- Cumplimiento de normas de seguridad

Todo ello condiciona aspectos tan importantes como el volumen de la zona de carga, potencia de la máquina propulsora, medios de lucha C.I. disposición y protección de los espacios de carga, bienestar de las tripulaciones etc.

Veamos cómo se reflejan esos requerimientos en el transporte marítimo.

6.2. CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE MARITIMO

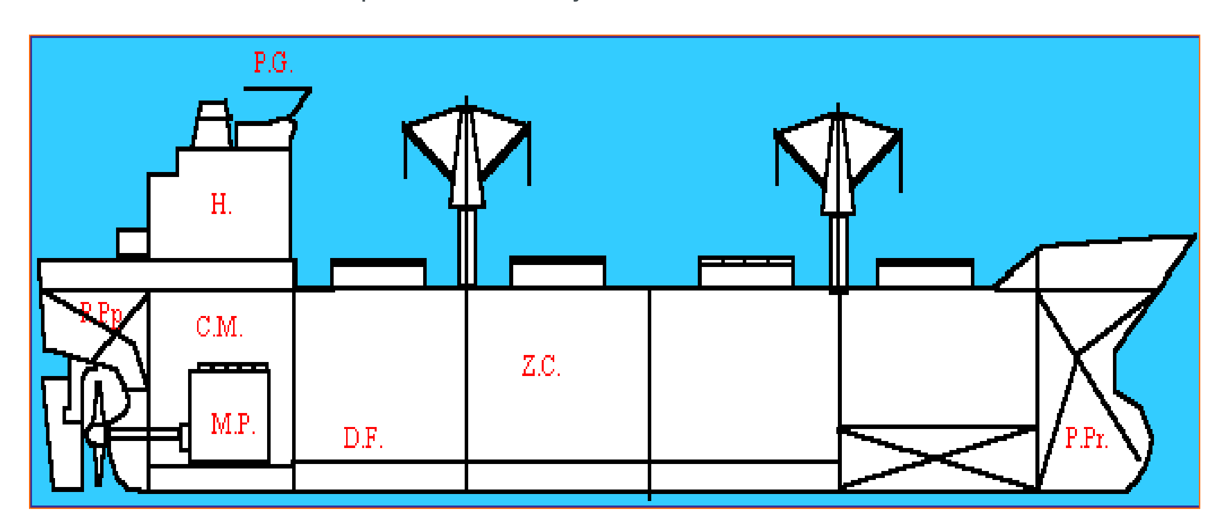
Las principales características son:

- **GRANDES DIMENSIONES Y CANTIDADES**
- **MAYOR TIEMPO DE TRANSITO (TRANSIT TIME)**
- **COSTES BAJOS**

Este modo de transporte es el único que permite mover mercancías con grandes dimensiones y en grandes cantidades, ya que las limitaciones en los buques, no son tan acusadas como en el terrestre o el aéreo.

Como contrapartida, es el más lento debido al desplazamiento por el agua, teniendo por tanto un mayor tiempo de transito las mercancías (transit Time).

A su favor esta el coste, que es el más bajo de todos.



P.G.	**Puente de gobierno. Desde él se dirige la navegación.**
H.	**Habilitación. Contiene los alojamientos de la tripulación.**
C.M.	**Cámara de máquinas. Aloja los motores o turbinas propulsoras y la maquinaria auxiliar necesaria para impulsar y dar servicio al buque.**
Z.C.	**Zona de carga. Pueden ser bodegas (carga sólida), o tanques (carga líquida).**
D.F.	**Doble fondo, Dedicado al almacenamiento de combustible y agua de mar (lastre), necesarios para la navegación.**
P. Pr./P. Pp	**Piques (de proa y popa). Completan al doble fondo para alojar el agua de lastre, y sirven de protección a la zona de carga.**

Todos ellos presentan una limitación fundamental definida por el llamado **“Tonelaje de Peso Muerto” (“Deadweight Tonnage”)**, que es:

TPM= Cc + Pc

Donde: TPM: Tonelaje de peso muerto

Cc: Capacidad de carga

Pc: Peso de los productos consumibles (combustible, agua, provisiones etc.)

Teniendo en cuenta que el TPM de los buques es función de las dimensiones y resistencia estructural de los mismos, así como que las exigencias de seguridad de los mares por donde navegan son distintas y vienen reflejadas en unos límites máximos de calado ("Disco de Francobordo" o "Marca Plimsoll"), la primera conclusión que se impone es que la Cc de un mismo buque es variable para viajes distintos.

Las restantes limitaciones de carga son:

- Dimensiones de las escotillas
- Resistencia del piso de las bodegas: fundamental en cargas pesadas, como bobinas de acero, piezas de ingeniería etc.
- Cúbico de las bodegas: relación entre su volumen y el peso que admiten
- Relación velocidad /consumo: de gran influencia en el coste diario de los buques y en consecuencia sobre los fletes

6.3. ZONAS Y TIPOS DE NAVEGACIÓN

Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

- Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.
- Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.
- Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas.
- Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas.

La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o pun-tos situados fuera de dichas zonas.

- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

- Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

6.4. TIPOS DE BUQUES

Los tipos de buques se clasifican inicialmente del siguiente modo:

- **OBJETO**: Pasajeros, mercancías y mixtos.




- **AMBITO**: Interior, Cabotaje, exterior y extranacional.

- **FUNCION**: Línea Regular o Tramp.

Los buques a su vez se adecuan a la tipología de las mercancías, bien sean Mercancías en General, Graneles o Especiales.

Los graneles se mueven en base a los siguientes tipos:

- **LIQUIDOS**: Petroleros, Quimiqueros, LNG y LPG.





- **SÓLIDOS**: Bulkcarriers, Cementeros, Ore carriers.



- **MIXTOS**: O.B.O.



Las mercancías especiales se mueven en buques específicamente construidos para esos transportes, tales como:

- **RO-RO**



- **Car carriers**



- **Frigoríficos**



- **Transporte especial**



Las mercancías en general se mueven en barcos de dos tipos principales:

- **Multipropósito**
- **Portacontenedores**



En los últimos años se ha ido extendiendo enormemente el uso de contenedores para los transportes, tendiendo mundialmente a la normalización de sus dimensiones. En el transporte marítimo de contenedores la unidad de referencia es el TEU, que equivale a un contenedor de 20 pies.

Los principales contenedores en él tráfico marítimo son de 20 pies (equivalente a 1 TEU) y 40 pies (Equivalentes a 2 TEU).

A su vez estos tipos base de contenedores pueden ser:

- **BOX/DRY**: Cerrado por todos los sitios y con una puerta de acceso. Este es el tipo más utilizado habitualmente y del cual las Navieras tienen más cantidad.

- **OPEN-TOP**: Cerrado con lona en el techo y el cual se puede cargar por su parte superior. De este las Navieras poseen menos cantidad.

- **FLAT-RACK**: Este modelo solamente tiene suelo, y no tiene laterales, por lo cual la carga puede sobresalir por los costados. Este modelo escasea bastante y hay que tener muy en cuenta la cantidad de mercancía que sobresale, ya que después la Naviera te va a cobrar en función de las posiciones de TEU que ocupe, pudiendo darse el caso que llegara a cobrarte como si hubieras cargado 6 TEU.

- **REEFER**: Para mercancías refrigeradas, pueden ser con equipo autónomo, o solamente isotermos con acople a bordo.

- **ESPECIALES**: Son aplicables en especial para cargas a granel liquidas, o sólidas, habitualmente son propiedad de los clientes (shipper's own containers), o se le alquilan en exclusiva, ya que se utilizan en tráficos muy especiales y determinados.

La mercancía puede ser susceptible de containerizacion paletizada o a granel. En el caso de ir paletizada, se utilizan unos pallets normalizados para él tráfico marítimo cuyas dimensiones son: 120 x 100 cmts.

Un dato a tener siempre muy en cuenta son las dimensiones máximas útiles de los contenedores (Liberando puerta y forro interior) y que son las siguientes:

- 20 ' = 590 x 230 x 230 Peso total 20.320 Kg = 30 m3

- 40 ' = 1190 x 230 x 230 Peso total 30.480 Kg = 65 m3

Existen además unos tipos más especiales de 30', 35', 45' y con alturas de 8'6" y 9'6", aunque son siempre difíciles de conseguir, al ser equipo especial y escasea en las Navieras, además pueden tener un coste sensiblemente superior.

6.5. EXPLOTACIÓN COMERCIAL

Para entender de una forma homogénea la explotación comercial de los medios de transporte debe tenerse en cuenta que según el volumen a transportar hay tres tipos de clientes:

- **Grandes cargadores**: Compañías mayoristas de cereales, mineraleras o petroleras que necesitan contratar buques completos, trenes bloque o flotas amplias de camiones para que les den el servicio específico que necesitan, donde no existen ni itinerarios ni tarifas establecidos, ya que la relación se regula por la ley de la oferta y la demanda por lo que se denomina régimen de contratación libre.

- **Medianos cargadores**: Los que no teniendo capacidad para contratar los volúmenes requeridos en el caso anterior, recurren a servicios ya establecidos en sus itinerarios, frecuencias y tarifas que se adapten a sus necesidades. Se denomina régimen de línea regular.

- **Pequeños cargadores**: Los que necesitando transportar solamente pequeñas cantidades de mercancías que no pueden llenar no solo un vehículo sino un pequeño contenedor, recurren a los servicios de "consolidación" o "grupaje", que consisten en que unos operadores especializados llamados grupajistas o consolidadores, reúnen pequeñas cantidades de carga de diversos clientes en el "hinterland" de un punto de carga, que tiene en común que se dirigen a destinos situados en el "hinterland" del punto de destino.

Trataremos en primer lugar el régimen de línea regular por ser el más frecuente por el número de operaciones.

Línea regular: Se puede efectuar de tres formas distintas:

- **Conferencias de fletes**: Son agrupaciones de armadores que se ponen de acuerdo en prestar un servicio conjunto en un itinerario determinado, con escalas y frecuencias prefijadas y sujeto a tarifas preestablecidas aceptadas por todos los miembros de la conferencia, aportando cada uno un determinado número de buques al servicio.

- **Armadores independientes o "Outsiders"**: Son armadores individuales que explotan los mismos itinerarios de las conferencias, de las cuales son competidores, aplicando itinerarios, frecuencias y tarifas preestablecidas que suelen ser inferiores a las de las conferencias.

- **Consorcios**: Es otra forma de explotación de la línea regular en la que varias empresas aportan buques y medios financieros para la explotación de un tráfico, pero con un centro único de control de gestión.

En todos los casos la estructura de los costes de la línea regular se divide en tres capítulos cuya secuencia cronológica es como sigue:

Costes previos al embarque o "Gastos FOB": Son los gastos de transporte interior hasta el puerto de carga o "inland", los de recepción, arrastre a zona de espera y carga en puerto, los de las tarifas portuarias (como por ejemplo la tarifa T-3 que grava las operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías en los puertos españoles), los gastos de preparación de documentación o "extensión del conocimiento de embarque", los de obtención de divisa extranjera para pagar el flete cuando sea preciso, conocidos como "Derechos de obtención de divisa" (DOD) o "Quebranto de moneda", los de despacho aduanero de exportación y eventuales gastos de almacenaje que puedan surgir.

Estos costes se obtienen generalmente de los agentes de las compañías navieras o de los transitarios y constituyen un porcentaje sustancial de los costes globales de transporte.

Flete: Es la compensación al porteador por efectuar el transporte. Consta, generalmente, de un flete básico, obtenido directamente de la tarifa aplicable, que puede verse modificado por una serie de factores de ajuste o recargos, que reflejan las variaciones coyunturales que pueden experimentar los armadores en sus costes por factores fuera de su control como la fluctuación de los precios del combustible, la congestión en determinados puertos, la tasa de cambio de las divisas para el pago de los fletes o pesos o dimensiones excesivas de las mercancías.

Los más conocidos son:

- **BAF (“Bunker adjustment factor”)**: Factor de ajuste del combustible
- **CAF (“Currency adjustment factor”)**: Factor de ajuste de moneda
- **CS (“Congestion surcharge”)**: Factor o recargo de congestión
- **WS (“Winter surcharge”)**: Recargo de invierno
- **Canal Suez Surcharge**: Recargo por atravesar el canal de Suez

Gastos de encaminamiento final: De naturaleza similar a los gastos FOB, son los necesarios para entregar la mercancía al cliente en el interior del país de destino.

Hay también unos gastos de manipulación o “**Terminal handling charges**” que depende de los puertos de destino, unos gastos de despacho aduanero que corresponderán a una u otra parte según el Incoterm que regule la operación, unos gastos de transporte terrestre etc. La mejor forma de obtenerlos es, en cada caso, consultando al agente de la línea en origen.

Régimen de fletamentos: Adaptado al transporte de grandes volúmenes de mercancía como petróleo, cereales, minerales, productos químicos, frutas, madera etc. Se puede realizar de las siguientes formas:

- **Fletamento por viaje (“Spot charter”)**: El armador cede el uso del buque para un viaje determinado a cambio de un precio.
- **Fletamento por tiempo (“Time Charter”)**: Id. id. para que lo explote durante un período determinado de tiempo, meses o años completos en general.
- **Fletamento “a casco desnudo” (“Bareboat Charter”)**: El armador cede el buque sin tripulación para que el fletador lo explote con su propia tripulación.

En todos los casos la operación es llevada a cabo con la intermediación de unos agentes especializados, los llamados agentes de fletamentos o "chartering brokers", compañías con sólidas redes internacionales de gestión que se ocupan de encontrar para sus clientes cargadores buques de características adecuadas y en situación geográfica idónea para poder ofrecer fletes competitivos de acuerdo con las leyes del mercado.

En el fletamento por viaje, que es la fórmula más frecuente, el cálculo del flete se basa en los siguientes factores:

- Coste diario operativo del buque: Puede estar comprendido entre unos miles a unas decenas de miles de euros.
- Coste del combustible
- Velocidad del buque y distancia a recorrer
- Coste de las operaciones del buque, en los puertos de carga y descarga
- Tiempo acordado entre cargadores / receptores en los puertos de carga y descarga con los armadores para la ejecución de las operaciones necesarias para cargarlo y descargarlo. Se le conoce como "Tiempo de plancha" o "Laytime".

Condiciones de contratación del flete: Un aspecto esencial común a los dos regímenes mencionados es la definición de a quien corresponde el abono de los gastos de carga y estiba, indicando cuáles están incluidos en el flete y cuáles deben ser abonados por el usuario.

Tenemos así los siguientes:

En línea regular:

- **Términos de línea ("Liner terms")**: Cuando la estiba y desestiba están incluidos en el flete, si bien puede haber matizaciones según la costumbre del tráfico.
- **FILO ("Free in liner out")**: Cuando los gastos de carga y estiba en el puerto de carga corren por cuenta del usuario, mientras que en el de descarga están incluidos en el flete.
- **LIFO ("Liner in free out")**: Inverso al anterior.

En régimen de fletamentos:

- **FIO (“Free in and out”)**: El flete no incluye los gastos de carga ni de descarga
- **FIOS (“Free in and out stowed”)**: Además de no incluir los gastos del caso anterior tampoco se incluyen los de estiba, si la mercancía la precisa.
- **FIOST (“Free in and out stowed and trimmed”)**: Igual al anterior sin incluir además los gastos de trimado de la mercancía si se precisa.

Régimen de consolidación o “grupaje”

Los principios en que se basa esta forma de explotación comercial son análogos para todos los medios de transporte ya que se aplica cuando los envíos son de pequeño volumen, por lo que no es viable la utilización de medios o vehículos completos.

Para ello es preciso agrupar mercancías compatibles de diversos cargadores que, teniendo su origen en una zona determinada del país de expedición son consignadas a otra zona, también definida, del país de destino.

Ello se realiza por compañías especializadas conocidas como consolidadores o “grupajistas”, normalmente transitarios que tienen reservado espacios de carga en vehículos de línea regular que cubren los itinerarios requeridos. El consolidador contrata dicho espacio a un precio inferior al que repercute a su cliente, para obtener un beneficio razonable y reducir su riesgo en el caso de que no pudiera ocupar todo el espacio contratado.

Las tarifas suelen estar estructuradas en un apartado de recogida en origen y otro de entrega en destino establecida en forma radial, y otro capítulo de costes origen-destino. En ambos casos, los precios se escalonan en función del peso del envío.

Es importante tener en cuenta que en este tipo de envíos y para no perjudicar a las mercancías pesadas frente a las ligeras a nivel de tarifa, éstas se aplicarán en base al peso tarifario que consiste en comparar el peso real con el peso de volumen y elegir el que resulte mayor de los dos. Para el transporte marítimo la equivalencia que se aplica es de $1M^3$ = 1 Ton.



Una empresa necesita enviar 2 bultos con las siguientes dimensiones por grupaje marítimo. Los datos de los mismos son:

- Dimensiones: 2 x 1 x 1,30 metros y 1,2 x 1 x 1,2 metros (Largo x ancho x alto)
- Peso bruto: 1100 y 650 kgs respectivamente

Procedamos a obtener el peso tarifario para ello calcularemos el volumen total del envío y su peso bruto total como sigue:

Volumen total: (2 x 1 x 1,30) + (1,2 x 1 x 1,2) = 2,6 + 1,44 = 4,04 M^3

Peso total: 1100 + 650 = 1750 kgs ≈ 1,75 ton

Por tanto el PESO TARIFARIO será el volumen al ser mayor que el peso si tenemos en cuenta la relación antes mencionada que se utiliza en marítimo de 1 M^3 = 1 Ton. PESO TARIFARIO = 4,04 M^3

Es importante saber que el peso tarifario se aplicará sobre aquellos conceptos de la tarifa facilitada por el agente grupajista que impliquen elegir uno de los dos. Hay otros conceptos, por ejemplo la tarifa T-3 que se aplica estrictamente por su peso lo cual se verá en profundidad durante las clases.

Capítulo 7 Transporte aéreo

7.1. CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE AEREO

Las principales características de esta modalidad del transporte son:

- **VELOCIDAD**: Es evidente que es el más rápido de todos los medios.
- **DISTANCIA**: Con esta modalidad se pueden recorrer grandes distancias, en un plazo mínimo.
- **FIABILIDAD**: Es de todos el que tiene una mayor fiabilidad, debido a que está sujeto a horarios con un cumplimiento más exacto que los otros.
- **REGULARIDAD**: Esta normalmente sujeto a horarios exactos.
- **TAMAÑO DE LA CARGA**: Está sujeto a las dimensiones y pesos máximos de los aviones.
- **FRAGILIDAD**: Permite transportar mercancías frágiles.
- **COSTE ALTO**: Es el de mayor coste de todos, por lo cual hay mercancías que por su bajo valor no admiten este medio.

Todas las operaciones relativas a la carga aérea, se realizan en las Terminales de Carga Aérea, las cuales son instalaciones comerciales que se encuentran ubicadas en todos los principales Aeropuertos del mundo.



Las principales limitaciones de un avión al transporte son:

- La capacidad de carga del avión ("Payload"), que está relacionada con el peso máximo al despegue por la fórmula siguiente:

  Pd = Pv + Pl + Pc

  Donde:

  Pd: Peso máximo al despegue (Dato del fabricante)

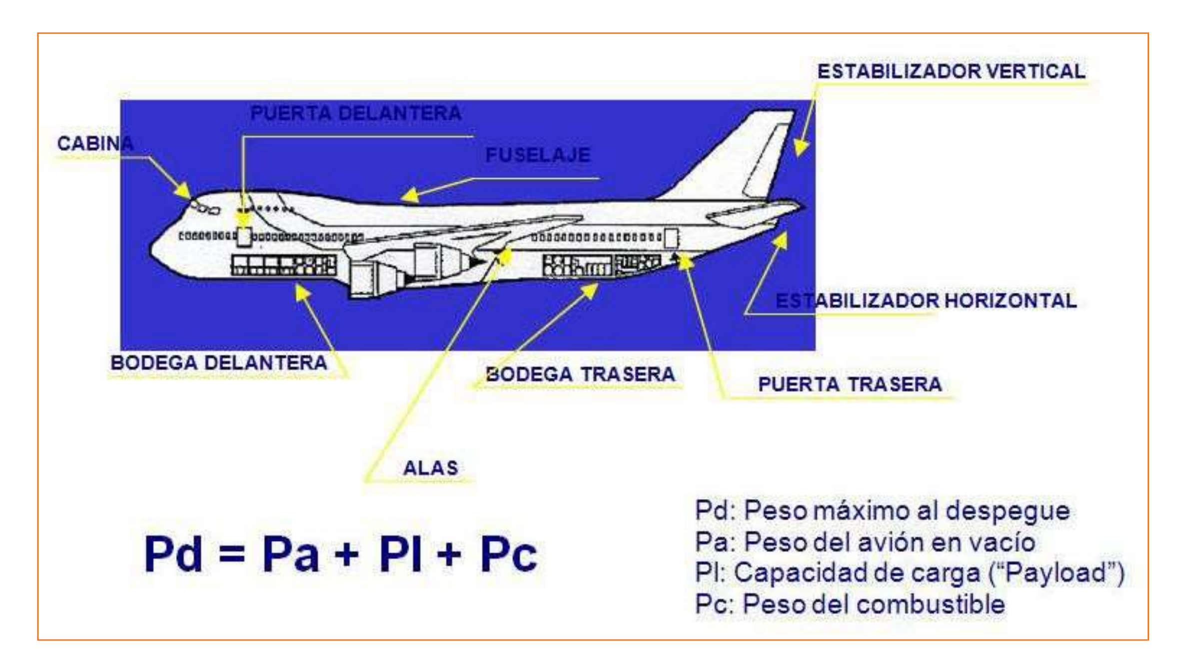
  Pv: Peso del avión en vacío

  Pl: Capacidad de carga

  Pc: Peso del combustible (depende de la autonomía del vuelo)

- Las dimensiones de las puertas: Limitan mediante unas tablas tridimensionales establecidas por los constructores aéreos, las dimensiones de un bulto para que pueda ser admitido al transporte en un determinado tipo de avión.

- La resistencia del piso de las bodegas: También definida por los constructores varía según el tipo de avión y es mayor en la bodega principal.



A diferencia de los restantes medios de transporte, en el aéreo no hay aviones especializados por tipo de carga, sino que la especialización se consigue a través de los medios auxiliares de transporte (contenedores y paletas aéreas, embalajes especialmente adaptados como el "envirotainer" para mercancía bajo temperatura controlada, paletas-jaula para animales u otros).

7.2. TIPOS DE AVIONES

La carga aérea, se mueve en los aviones normales de pasajeros, y en aviones dedicados en exclusiva a carga. En función de la dedicación de la aeronave, y su PAYLOAD, así será la capacidad de admitir carga. Los aviones comerciales se clasifican en dos tipos principales, en función de la estructura de su fuselaje:

- **NARROW BODY (Fuselaje estrecho)**: Son aviones de pasillo único, con un diámetro de fuselaje entre 3 y 4 metros de ancho; Ejemplos: MD, Fokker, ATR, CASA.



- **WIDE BODY (Fuselaje ancho)**: Son aviones de doble pasillo, con un fuselaje entre 5 y 6 metros de ancho; Actualmente los más extendidos, debido a su capacidad. Ejemplos: Airbus A380, Boeing 747 y 787, MD



La carga en bodegas debido a la estructura del fuselaje, se efectúa mediante contenedores o pallets con dimensiones normalizadas, y su traslado por las terminales aéreas se hace con material rodante adecuando a las dimensiones mencionadas, con plataformas elevadoras que permiten mover el material mediante caminos de rodillos, para facilitar los movimientos y la estiba interna dentro de las bodegas de carga del avión.

7.3. EXPLOTACIÓN COMERCIAL

En la organización comercial del transporte aéreo tiene una importancia especial la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), que constituida por más de 250 compañías aéreas de todo el mundo se ha reflejado junto con la Organización Internacional de la Aviación Civil como los pilares básicos del desarrollo internacional del transporte aéreo.



La IATA, que funciona mediante un sistema de comités (Jurídico, técnico, médico, financiero y de tráfico) ha dedicado a este último al desarrollo de las actividades de comercialización por lo que se ocupa de las tarifas de línea regular a que deben atenerse sus miembros, pero reforzando la figura del principal resorte de comercialización del transporte aéreo que es el agente de carga aérea o agente IATA, cuya función explicamos a continuación.

Como todos los medios de transporte, el transporte aéreo se puede obtener:

- Directamente de los transportistas: Sistema de venta directa.
- Con intervención conjunta de dos o más transportistas. Venta interlínea
- De una agencia de carga aérea ó Agente IATA



Según las estadísticas más fiables, más del 95 % de la carga aérea en valor que se transporta en el mundo, la realizan las agencias de carga.

El ***agente de carga aérea:*** Las funciones que ofrece a sus clientes son las siguientes:

- Asesorarles sobre normativas de embalaje, paletización, tránsito, etc. Así como sobre exigencias técnicas y limitaciones, para que la mercancía no presente problemas de aceptación al transporte.
- Seleccionar la forma de envío más favorable teniendo en cuenta la naturaleza de la mercancía, exigencias de rutas, horarios etc. Ello implica por su parte un conocimiento exhaustivo de las posibilidades tarifarias del transporte aéreo.
- Efectuada la selección, establece contacto con el transportista aéreo, realiza la reserva de espacio de carga y supervisa el envío hasta destino.
- Ocuparse de los despachos aduaneros de importación o exportación que se le requieran.

- Prepara y frecuentemente concluye el contrato de transporte aéreo, reflejando el mismo en el conocimiento aéreo.

La clasificación entre el régimen de línea regular y el de contratación libre, conocido aquí como régimen “charter”, se mantiene, por lo que vamos a analizar las principales características de cada uno.

7.3.1. LÍNEA COMERCIAL

Al tratarse de un régimen de itinerarios, aeropuertos y frecuencias preestablecidas, en el que los envíos están sujetos a tarifas, el conocimiento de estas es fundamental.



La tarifación aérea se realiza en función de un concepto denominado “peso tarifario”, que está íntimamente relacionado con la naturaleza pesada o ligera de la mercancía. Este concepto está a su vez unido a un índice de equivalencia volumen-peso, denominado coeficiente de estiba IATA, cuyo objetivo es obtener fletes remuneradores para la mercancía ligera. Este coeficiente está concebido de forma que 6.000 cm3 de volumen de una mercancía equivalgan a 1 kg. de “peso de volumen”. Para establecer la comparación peso-volumen, se pesa la mercancía en la báscula del aeropuerto, se cubica y divide por 6.000, en cm3, y aquel de los “pesos” resultantes que resulte mayor, será el peso tarifario. Este tema se verá más adelante en el régimen de consolidación o grupaje de este medio de transporte.

En lo que refiere a las tarifas propiamente dichas, se estructuran en cinco grupos que son:

- Generales (“General commodity rates”): Consideran el “peso tarifario” como el elemento diferenciador.

- De clase (“Class commodity rates”): Se aplican a determinadas categorías de mercancías cuya naturaleza (periódicos, joyas, animales vivos) las hace especialmente sensibles a descuentos o aumentos.

- Específicas (“Specific commodity rates”): Están orientadas a mercancías, que están reflejadas en listas especiales (“listas de corates”), susceptibles de flujos importantes de importación o exportación aérea.

- De carga unitizada (“Unit load devices” o ULD): Para mercancías preparadas en UTI aéreas.
- De contrato: Para clientes que se comprometen a transportar cantidades importantes, y que por ello obtienen notables descuentos.

7.3.2. RÉGIMEN DE ALQUILER O “CHARTER”

Este régimen opera en forma análoga al fletamento marítimo, ya que se basa en un acuerdo entre compañía aérea y cargador por el que se reserva la capacidad de carga del avión y en el que se reflejan tipo de avión, limitaciones de peso y volumen, condiciones de tiempo y lugar del vuelo, plazos de carga y descarga con sus correspondientes demoras y premios, así como importe del flete y causas de cancelación.

El flete está sujeto a las leyes del mercado, por lo que es objeto de negociación entre cargador y transportista, normalmente con intervención de un agente IATA especializado y suele ser pagado en origen (“prepaid”).



Hay una clase especial de vuelos “charter”, en la que la capacidad de vuelo del avión no se pone a disposición de un solo cliente cargador sino de varios, normalmente con el compromiso de unos pesos o volúmenes mínimos. Se les conoce como “Alquiler compartido” o “Split charter”.

7.3.3. RÉGIMEN DE CONSOLIDACIÓN O “GRUPAJE”

Los principios en que se basa esta forma de explotación comercial son análogos para todos los medios de transporte ya que se aplica cuando los envíos son de pequeño volumen, por lo que no es viable la utilización de vehículos completos.

Para ello es preciso agrupar mercancías compatibles de diversos cargadores que, teniendo su origen en una zona determinada del país de expedición son consignadas a otra zona, también definida, del país de destino.

Ello se realiza por compañías especializadas conocidas como consolidadores o “grupajistas”, normalmente transitarios que tienen reservado espacios de carga en vehículos de línea regular que cubren los itinerarios requeridos. El consolidador contrata dicho espacio a un precio inferior al que repercute a su cliente, para obtener un beneficio razonable y reducir su riesgo en el caso de que no pudiera ocupar todo el espacio contratado.

Las tarifas suelen estar estructuradas en un apartado de recogida en origen y otro de entrega en destino establecida en forma radial, y otro capítulo de costes origen-destino. En ambos casos, los precios se escalonan en función del peso del envío.

Al igual que en el caso marítimo, hay que considerar que las tarifas se aplicarán en base al peso tarifario. En este caso la relación / equivalencia que se aplica es el COEFICIENTE DE ESTIBA IATA mencionado anteriormente y/o otra relación que utilizan habitualmente los agentes de carga aérea IATA que lleva a la obtención del mismo valor y que es la siguiente: $1M^3$ = 167 kgs.

Procedamos con un ejemplo:

Envío de 3 paquetes de 60 x 60 x 50 cms con un peso unitario de 32 kgs cada uno.

¿Cuál es el peso tarifario?

1ª opción: Calculo coeficiente estiba IATA

Volumen: 60 x 60 x 50 cms = (180.000 x 3 paquetes) / 6000 = 540.000 / 6000 = 90 kgs

Peso total: 32 x 3 paquetes = 96 kgs

Por tanto el peso tarifario será el PESO REAL al ser mayor que el de volumen por apenas 6 kgs de diferencia.

2ª opción: Conversión 1M^3 = 167 kgs

Volumen: 0,60 x 0,60 x 0,50 mts = 0,18 M^3 x 3 paquetes = 0,54 M^3 x 167 kgs = 90,18 kgs

Peso total: 32 x 3 paquetes = 96 kgs

Por tanto el peso tarifario será el PESO REAL al ser mayor que el de volumen por apenas 6,18 kgs de diferencia.

Capítulo 8 Transporte por carretera y ferroviario

8.1. CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

El transporte terrestre, especialmente en Europa, es el de mayor importancia, debido a que siempre es un comienzo, o una continuación de los otros medios de transporte.

Las características principales del mismo son:

- VELOCIDAD
- FIABILIDAD
- COSTE RAZONABLE
- CAPACIDAD
- EMBALAJE MAS LIGERO
- REGULARIDAD

8.2. LIMITACIONES

Dos son las principales limitaciones al transporte son en la UE:

- PESO Y DIMENSIONES
- TIEMPOS DE CONDUCCION Y DESCANSO

Debemos conocer las siguientes definiciones técnicas y detalles sobre las limitaciones:

La Masa Técnica Máxima Autorizada (MTMA)

MTMA = Cu + T

Siendo Cu: Carga útil

T: Tara

Varía entre 18 Tons. (Remolque de dos ejes) y 40 Tons. (Vehículos articulados) pudiendo alcanzar hasta 44 Tons (Plataformas portacontenedores)

- Las dimensiones que, según el tipo de vehículo, varían entre 12 m. para los remolques, 16,50 m. para los vehículos articulados, 18,75 m. para los trenes de carretera y 22,50 m. para los porta vehículos
- La carga por eje, que es de 10 Tons. para los ejes no motores.

En otros países, como por ejemplo USA o Iberoamérica, las limitaciones suelen ser superiores ya que tratan de recoger la tendencia de las mercancías a ser cada vez más ligeras y de mayor volumen y el aumento de las dimensiones permite un mejor aprovechamiento del espacio.

Otra limitación técnica, aunque de naturaleza operativa, específica del transporte por carretera en la UE es la consideración de los tiempos de conducción y descanso aplicables a los vehículos públicos de transporte de mercancías de más de 3,5 Tons de Cu o de más de 6 Tons. de MMA, cuyos conductores, por razones de seguridad y exigencias de organización y transparencia del mercado, no pueden conducir más de 9 horas diarias (salvo dos veces a la semana que pueden conducir 10 horas), separadas en períodos continuos máximos de 4,5 horas.

El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas (se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo) y el tiempo de conducción en dos semanas consecutivas no puede exceder de 90 horas.



Así, si en una semana se conduce durante 56 horas (máximo permitido), en la siguiente sólo podrá conducirse durante 34 horas, puesto ambas suman el máximo de 90 horas.

El control del cumplimiento de esta normativa se realiza mediante un aparato registrador denominado tacógrafo.



8.3. TIPOS DE VEHÍCULOS

Los principales tipos de vehículos disponibles son:

- **Rígidos (de dos o más ejes).**



- **Vehículos articulados**: Constituidos por la composición de una cabeza tractora donde va el motor y la cabina del conductor y una caja de carga independiente ("Semirremolque") que se apoya sobre un pivote situado en la parte posterior de la tractora ("Quinta rueda").



- **Trenes de carretera**: Constituidos por un furgón adicional acoplado a un remolque o semirremolque normal.



Como estamos viendo, la mercancía se mueve en diversos tipos de vehículos, tanto rígidos como articulados y con diferentes pesos y dimensiones, pero actualmente los más extendidos en Europa son los articulados con semirremolques de 13,60 mts de plataforma.

Los semirremolques se van adecuando cada vez más a los tipos de mercancías a transportar, siendo las especialidades principales las siguientes:

- **Tautliner (Lonas correderas)**



- **Semi-tautliner (Lonas correderas con cartolas)**



- **Porta-contenedores**



- **Frigoríficos**



- **Frigo-lonas**



- **Isotermos**



- **Cisternas**



- **Graneles**



- **Porta-coches**



- **Especiales**



8.4. EXPLOTACIÓN COMERCIAL

En el tráfico internacional, el régimen de línea regular se aplica solamente al transporte de viajeros, ya que según la ***LOTT (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)***, el transporte internacional de mercancías se considera siempre prestado en régimen discrecional o de contratación libre, aunque haya reiteración de itinerario u horario. Es requisito fundamental para la prestación del servicio que el transportista cumpla unos requisitos de capacitación profesional, solvencia y honorabilidad reflejados en dicha ley, que se reflejan en una “autorización habilitante” para el ejercicio de la actividad extendida por el Ministerio de Fomento.

NOTA IMPORTANTE: El 4 de Julio del 2013 ha entrado en vigor la Ley 9/2013 que modifica parcialmente la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La única aproximación al régimen de línea regular se aplica a nivel nacional y son unas tarifas de referencia, y por tanto no obligatorias reguladas también por el Ministerio de Fomento con la finalidad de que los transportistas se vean obligados a tener en cuenta sus auténticos costes de explotación a fin de que la competencia se mantenga en forma racional.

8.4.1. CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

El tráfico se divide en dos grandes grupos, el que se realiza dentro de Estados Miembros de la UE y el que se efectúa con países terceros.

- **Con Estados Miembros**: Se realizan al amparo de unas “licencias comunitarias” de 5 años de duración, que autorizan a su poseedor, que tiene que disponer de la “autorización habilitante” antes mencionada a realizar todo género de transportes en el territorio de la UE, así como a efectuar cabotaje designando un representante a efectos fiscales en el país en que lo efectúe.

- **Con países terceros**: En este caso los transportes se clasifican en:

  - **Liberalizados**: Algunos transportes menores.

  - **Sujetos a autorización**: Para cuya prestación es preciso obtener del Ministerio de Fomento autorización del tercer país, las cuales se negocian, nivel UE

A nivel operativo la principal distinción que presenta el transporte por carretera no se establece pues entre el régimen de línea regular y el de contratación libre, sino que dentro de este último la diferencia se establece entre:

- **Carga completa**: Cuando el transportista ofrece sólo el transporte quedando las operaciones de carga y descarga a cargo de cargadores en origen y receptores en destino.

- **Carga fraccionada**: Cuando además del transporte el transportista ofrece también operaciones auxiliares como recogida, distribución, seguro, almacenaje etc. Especialmente indicado para envíos de pequeño tamaño o que no llegan a completar el vehículo de transporte utilizado. Al igual que en los anteriores medios de transporte, es importante considerar que las tarifas se aplicarán en base al peso tarifario. En este caso la relación que se aplica es de $1M^3$ = 270 kgs, pudiendo llegar hasta 240 kgs Existen relaciones menos restrictivas pero dependerán de la relación-negociación con el transportista, pudiendo llegar hasta 240 kgs.

8.4.2. CANALES DE COMERCIALIZACIÓN

Puede realizarse básicamente de tres formas:

- Directamente de los transportistas. No precisa comentario

- Por medio de Operadores de Transporte

- A través de Transitarios, Centros de Información de Cargas u otros medios

De ellos tiene especial importancia comercial el gestionado por los operadores de transporte que son empresas auxiliares del transporte cuya función es intervenir en la contratación del transporte, nacional o internacional, contratando en nombre propio, es decir con plena responsabilidad con cargadores y transportistas, por lo que actúa como transportista frente al cargador y como cargador frente al transportista.

8.5. TRANSPORTE FERROVIARIO

El transporte por ferrocarril, tiene la equiparación en Europa con el camión, pero con las siguientes diferencias:

- **Grandes cargas**

- **Mayor lentitud**

- **Cargas peligrosas admitidas al transporte bajo condiciones RID**



Las principales limitaciones al transporte son:

- La capacidad de carga del vagón: depende de las características del mismo.
- La carga por eje.
- Las dimensiones internas: Incluye las dimensiones de las puertas.
- El gálibo internacional.
- El ancho de vía.
- Las diferencias de tensión eléctrica entre las diversas redes.

Todas ellas están reguladas por normas constructivas de la **UIC (Union Internationale des Chemins de Fer)**, en lo que respecta a los países miembros de dicha asociación. Fuera de ella (USA, Canadá etc.), las limitaciones son diferentes.



Los principales tipos de vagones disponibles son:

- **Cerrados**: Para paquetería, bultos y carga paletizada.



- **Silos:** Para transporte de cereales**.**



- **Tolva:** Para minerales**.**



- **Cisterna:** Para transporte de líquidos alimenticios o peligrosos**.**



- **Plataforma portacontenedores:** Con soportes especialmente adaptados**.**



- **Plataforma rebajada**: Para cargas de grandes dimensiones.



- **Plataformas porta vehículos**: Concebidas para el transporte multimodal ferrocarril-carretera (“Ferroutage”); se las conoce bajo diversos nombres, como “piggy-back”, “kanguro”, etc.



De todos ellos, los últimos están tomando una relevancia especial en todo el mundo ya que los principales expertos y autoridades del transporte se han dado cuenta a nivel mundial de que el concepto de “desarrollo sostenible” pasa por una participación más equilibrada de todos los medios en el reparto de cargas ya que la carretera enfrenta unos problemas de “externalidades” (Congestión, contaminación ambiental y acústica, accidentes etc.) que solo podrán resolverse mediante soluciones como el transporte ferroviario, el multimodal y el marítimo de corta distancia (“Short Sea Shipping”).

En este medio de transporte, la gestión comercial y operativa está experimentando una evolución muy importante, debido a la promulgación en 1.991 de una Directiva UE, la 440/91 orientada a la adaptación del ferrocarril a los principios UE, por lo que desaparece el concepto de Administración Ferroviaria, que es sustituido por operadores independientes con la capacidad técnica, financiera y operativa para responsabilizarse del transporte, orientándolo a la obtención de rentabilidad. En esa Directiva se contempla además el acceso sin restricciones de los operadores ferroviarios a la infraestructura, el saneamiento financiero y la creación de redes de comercialización.

Como consecuencia de ello, el régimen de línea regular, basado en la existencia de itinerarios fijos, paradas y tarifas establecidas tiene ya un carácter residual y, en la actualidad no se publican ya tarifas con alguna excepción mínima (La tarifa multilateral Portugal – España - Alemania, p. ej.).

Este régimen está siendo sustituido por acuerdos comerciales bilaterales negociados entre Unidades de Negocio de los diversos ferrocarriles participantes. Cuando se alcanza un acuerdo, las partes, compañías u operadores ferroviarios, definen los itinerarios y horarios, pero sin el carácter público que anteriormente le daban las tarifas oficiales

Un capítulo importante de la gestión comercial se refiere al tráfico de contenedores que, en régimen nacional está desarrollado en el marco de la **Red TECO (Tren Expreso de Contenedores)***, perteneciente a la Unidad de Negocio de Transporte Combinado de la RENFE y en el internacional por diversos operadores ferroviarios entre los que destaca INTERCONTAINER-INTERFRIGO, sociedad constituida originalmente por las principales administraciones ferroviarias europeas, que extiende su red a toda la UE, pero que ha establecido además importantes conexiones con los ferrocarriles norteamericanos y con los de la CEI con lo que está alcanzando una proyección ferroviaria mundial.*

La Red TECO actúa de la forma siguiente:

- Ofrece servicios todos los días laborables entre las distintas terminales con salida tarde – noche y llegada a primeras horas de la mañana.

- Utiliza vagones especializados.

- Dispone de un servicio de acarreos desde las terminales hasta una distancia de 120 Kms. de las mismas, con coste escalonado en forma radial.

- Las tarifas están establecidas en base a la distancia entre terminales, el tipo de contenedor y el hecho de que viaje vacío o cargado, así como su peso bruto para este último caso. Se contemplan en ellas una serie de gastos accesorios como alquiler de contenedores, almacenaje, paralización de plataformas de acarreo, manipulación etc.

Las tarifas internacionales, que se calculan según los acuerdos antes mencionados y caso por caso, son realmente en régimen de contratación libre y se cotizan en base a criterios análogos a los mencionados para la Red TECO (tipo de contenedor, los puntos de carga y entrega, su condición de cargado o vacío, su peso bruto total, la posibilidad de agrupar varios contenedores y la dirección del envío). Se aplican recargos para la mercancía peligrosa sujeta al Reglamento RID.

Capítulo 9Documentación

9.1. EL CONTRATO DE TRANSPORTE

La ejecución de un transporte implica un acuerdo de voluntades y supone, por lo tanto, la realización de un contrato entre dos partes, usuario y transportista. Dicho contrato cuando se refiere al transporte de mercancías se define como un acuerdo voluntario en el que una persona, física o jurídica, que dispone de ellas libremente encarga a otra su traslado, mediante el pago de un precio previamente acordado.

Por lo tanto intervienen en el contrato los siguientes elementos.

9.1.1. PERSONALES

- **Expedidor (Cargador):** El que disponiendo legalmente de la mercancía desea su traslado.
- **Porteador (Transportista)**: El que toma a su cargo la responsabilidad de efectuarlo.
- **Destinatario (Consignatario)**: La persona a la que van dirigidos los efectos que han de ser transportados

9.1.2. REALES

- **Mercancía**: Es el objeto a transportar y, por tanto el que caracteriza el contrato como mercantil, para lo que es necesario de acuerdo con el Código de Comercio que no tenga limitaciones para su transporte.
- **Precio**: Es la compensación económica que recibe el porteador por la ejecución del transporte. Puede ser “pagado” (“prepaid”), cuando se abona en el momento de la entrega al transporte o “debido” o “a pagar en destino” (“collect”), cuando el pago se efectúa a la recepción por el destinatario, pudiendo en este último caso existir recargos.

9.1.3. FORMALES

Aunque el contrato de transporte puede efectuarse bajo cualquier forma admisible en Derecho (incluyendo la forma verbal), lo habitual es que se refleje en un documento escrito y firmado por ambas partes.

9.2. MARCO JURIDICO

En lo que se refiere a derechos y obligaciones de las partes, están recogidas en las correspondientes convenciones que regulan los documentos, que son:

- **Conocimiento de embarque (marítimo)**: Convenio de Bruselas de 1.924, Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo.
- **Carta de porte CMR (carretera)**: Convención CMR de 1.935.
- **Carta de porte CIM (ferrocarril)**: Convención COTIF-CIM de 1.961.
- **Conocimiento aéreo**: Convenio de Varsovia de 1.929 y convenio de Guadalajara de 1.961.
- **Conocimiento de embarque multimodal FBL**: Convenio de Ginebra de 1.980 (No está aún en vigor por lo que puede servir de marco jurídico sólo por el acuerdo de las partes)

En todas las convenciones mencionadas se reflejan además de las condiciones de aceptación y rechazo al transporte, las personas y circunstancias en las que la correspondiente regulación es aplicable, la responsabilidad del transportista y sus límites y los plazos para reclamar daños visibles o internos

9.3. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE EN LOS DIVERSOS MODOS DE TRANSPORTE

Con independencia de la existencia de documentos complementarios que se detallarán posteriormente, los documentos básicos del transporte internacional son:

- **Transporte marítimo**: Conocimiento de embarque marítimo C/E ("Bill of lading" o B/L).

TRASATLANTICA
Spanish Line

COMPAÑIA TRASATLANTICA ESPAÑOLA, S. A.
GENERAL MARTINEZ CAMPOS, 46 - 28010 MADRID
TELF.: 335 51 00 - FAX: 335 18 00 - APTDO. CORREOS,736
DIR. TELEGRAFICA: «ATLANTICA» - TELEX: 27667 - 23125 (CTEMA E)

1. EMBARCADOR/EXPORTADOR
Ibérica de Impresión S.A.
Avda. de Fuentemar 13
28820- Coslada (Madrid)
España

2. NOTA DE CIERRE: 127/005/99
2a. IDENTIFICADOR UNICO USA
3. REFERENCIA DEL TRANSITARIO
4. REFERENCIA DEL EXPORTADOR: 16364.0080

5. CONSIGNATARIO
To the order of
Banca Nacional O.P.
Bogotá (Colombia)

6. TRANSITARIO
7. PAIS DE ORIGEN: España

8. NOTIFIQUESE A
Colombiana de Embalajes S.A.
Avda. del Libertador 2840
Bogotá (Colombia)

9. SEGUNDO NOTIFIQUESE Y/O INSTRUCCIONES ADICIONALES DE RUTA EN DESTINO

10. LUGAR DE RECEPCION INICIAL: Valencia
11. VIAJE Y PUERTO DE TRANSBORDO: 005/99
12. BUQUE/VIAJE: Aconcagua
13. PUERTO DE CARGA/TERMINAL: Valencia (España)
14. MODALIDAD DE SERVICIO
15. PUERTO DE DESCARGA: Buenaventura (Colomb.)
16. LUGAR DE ENTREGA Y TRANSPORTISTA
17. MODALIDAD DE TRANSPORTE

DECLARACION DE MAYOR VALOR (Ver Cláusula 3 al dorso)

18. MARCAS Y N.º/CONT. N.º	19. N.º DE BULTOS	20. DESCRIPCION DE LAS MERCANCIAS	21. PESO BRUTO - KGS.	22. CUBICACION - M³
Cleb /Col 1/15 to 15/15	15	Cajas de madera 1/15 a 15/15 conteniendo una máquina impresora IBIMSA mod. MI-5 compuesta de introductor de aspiración impresora, slotter y troqueladora. Equipo eléctrico 440V/60Hz Port of shipment : Valencia Partshipments : Not allowed Transhipments : Allowed Irrevocable L/C : Nº 8.327 On Board Freight Prepaid " Liner Terms "	62.380	54,27

EN TESTIMONIO de lo cual se han firmado tres (3) Conocimientos originales, todos ellos entregados al cargador, de los que cumplimentado uno quedan los demás sin valor. Las marcas, números, contenido, naturaleza, cantidad, calidad, peso cubicación y valor se insertan en este Conocimiento según declaración del Cargador, sin responsabilidad de la Compañía.
Al aceptar este Conocimiento de Embarque, el Cargador, Consignatario o Tenedor del Conocimiento aceptan expresamente y dan su conformidad a todas las condiciones, estipulaciones y excepciones que aparecen en ambas páginas de este Conocimiento de Embarque, o que se adjunten a él, estén manuscritas, mecanografiadas, impresas, estampadas o insertas de otra forma, tan completamente como si todas ellas estuvieran firmadas por el Cargador.

Firmado por o en nombre del Capitán:

23. FLETE Y RECARGOS	24. PREPAGADO	25. DEBIDO
Flete ... 62,38 x 190 Usd./T ..		11.852,2
B.A.F. (2%)		237,04
C.A.F. (-6%)		-711,13
TOTAL		11.378,11

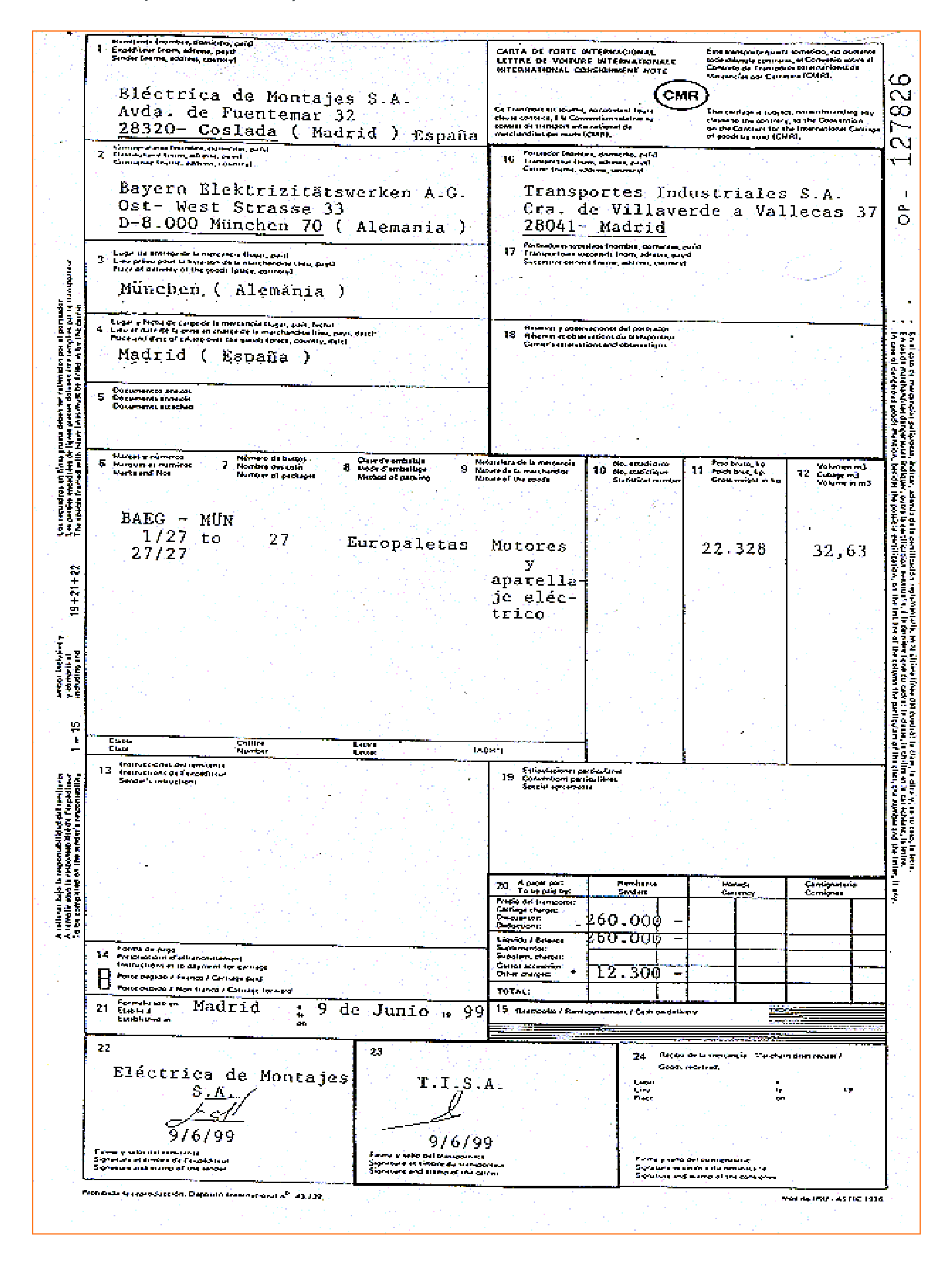
C12-C0

26 CTO. DE EMBARQUE N.º: 39/005/99
27. LUGAR Y FECHA EMISION: Valencia, 30 de Mayo de 1.999

reverso

Conocimiento de embarque
Fuente : Compañía Trasatlántica Española

- **Transporte terrestre por carretera**: Carta de porte CMR ("CMR letter of transport" O CMR).



CARTA DE PORTE INTERNACIONAL
LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE
INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

CMR

OP - 127826

1
Eléctrica de Montajes S.A.
Avda. de Fuentemar 32
28320- Coslada (Madrid) España

2
Bayern Elektrizitätswerken A.G.
Ost- West Strasse 33
D-8.000 München 70 (Alemania)

3
München (Alemania)

4
Madrid (España)

5

16
Transportes Industriales S.A.
Cra. de Villaverde a Vallecas 37
28041- Madrid

17

18

6	7	8	9	10	11	12
BAEG - MÜN 1/27 to 27/27	27	Europaletas	Motores y aparellaje eléctrico		22.328	32,63

13

19

20			
	260.000 -		
	260.000 -		
	12.300 -		

14

21 Madrid 9 de Junio 99

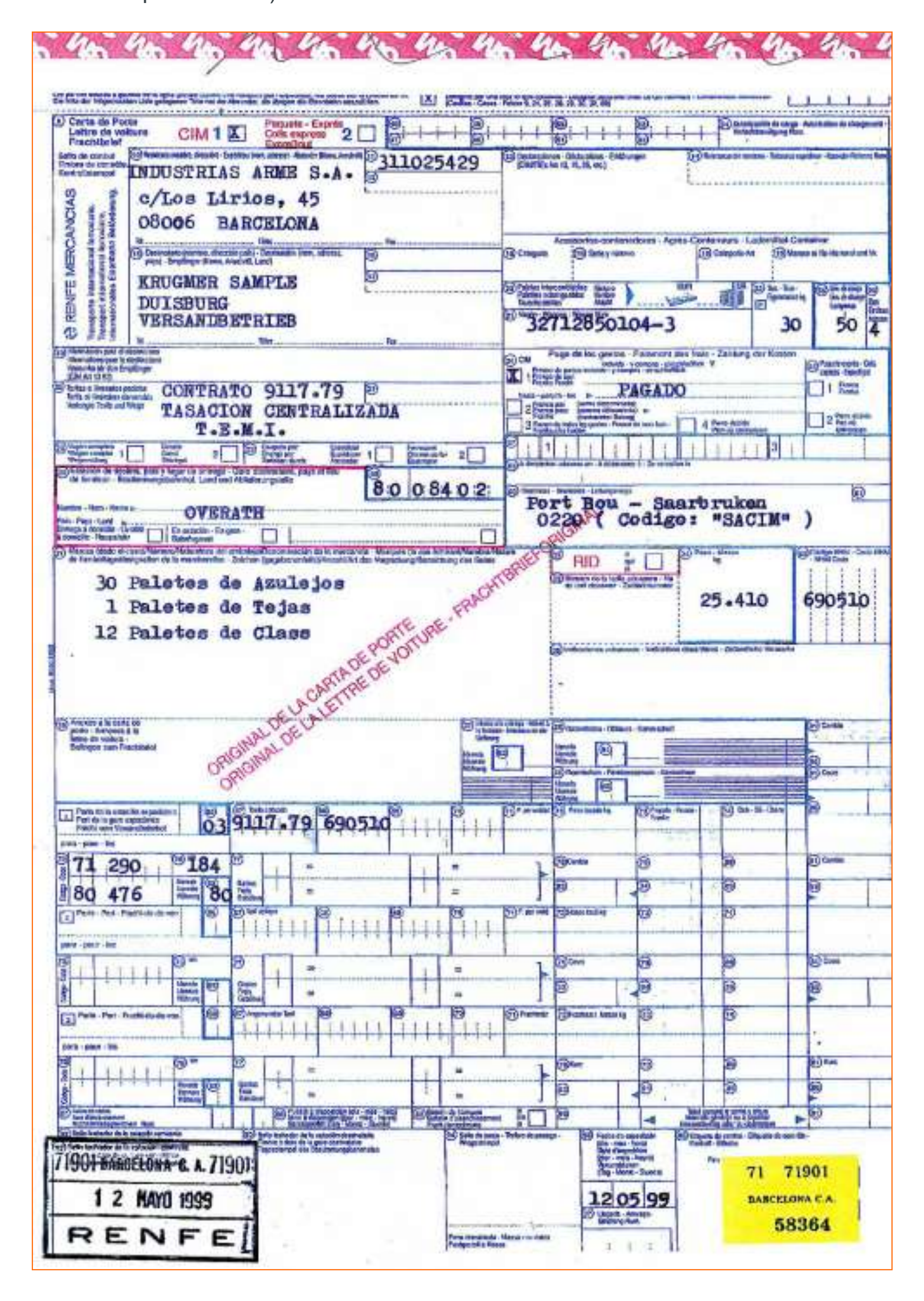
15

22
Eléctrica de Montajes S.A.
9/6/99

23
T.I.S.A.
9/6/99

24

- **Transporte terrestre por ferrocarril**: Carta de porte CIM ("CIM letter of transport" o CIM).


Carta de Porte / Lettre de voiture / Frachtbrief
CIM 1 X
Paquete - Exprés / Colis express 2
311025429
INDUSTRIAS ARME S.A.
c/Los Lirios, 45
08006 BARCELONA
RENFE MERCANCIAS
KRUGMER SAMPLE
DUISBURG
VERSANDBETRIEB
32712850104-3
30
50
4
CONTRATO 9117.79
TASACION CENTRALIZADA
T.E.M.I.
PAGADO
80 08402
OVERATH
Port Bou - Saarbruken
0220 (Codigo: "SACIM")
30 Paletes de Azulejos
1 Paletes de Tejas
12 Paletes de Class
RID
25.410
690510
ORIGINAL DE LA CARTA DE PORTE
ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEF ORIGINAL
03 9117.79 690510
71 290 184
80 476 80
71901 BARCELONA C. A. 71901
1 2 MAYO 1999
RENFE
12 05 99
71 71901
BARCELONA C.A.
58364

- **Transporte aéreo**: Conocimiento aéreo C/A (“Airway Bill” o AWB).

Shipper's Name and Address | Shipper's account Number

Librexport S.A.
Príncipe de Vergara 203
28002-Madrid (SPAIN)

Not negotiable
Air Waybill
Issued by North American Airways

Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.

It is agreed that goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.

Consignee's Name and Address | Consignee's account Number

Spanish Bookshop
137-17 Rockaway Blvd.
N.Y. 11434 (U.S.A.)

Issuing Carrier's Agent Name and City

TRANSAIR S.A.
Aeropuerto de Barajas
28042-Madrid (SPAIN)

Accounting Information

- FREIGHT PREPAID

Agent's IATA Code: 78.4. 6041/2313 | Account No.

Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing: Madrid-Barajas

To	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency	Chgs Code	WT/VAL PPD	WT/VAL COLL	Other PPD	Other COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs
JFK	N.A.A.						ESP		X		X		NVD	NVD

Airport of Destination	Flight/Date	For Carrier Use only	Flight/Date	Amount of Insurance
New York (JFK)	NAA-724			NIL -

INSURANCE - If carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance.

Handling Information

Pls. notificar al destinatario de la llegada de la mercancía.
Se adjunta sobre con documentos.

No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
24	368	K	C	9710	368	140	51.520	Libros
44	990	K	Q		1000	242	242.000	Envío consolidado
68	1.358						293.520	

Prepaid	Weight Charge	Collect	Other Charges
293.520			
	Valuation Charge		
	Tax		
	Total other Charges Due Agent		
	Total other Charges Due Carrier		

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.

TRANSAIR S.A.

Signature of Shipper or his Agent

Total prepaid	Total collect
Currency Conversion Rates	cc charges in Dest. Currency
For Carrier Use only at Destination	Charges at Destination

MADRID, 27.05.98

Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent

Total collect Charges

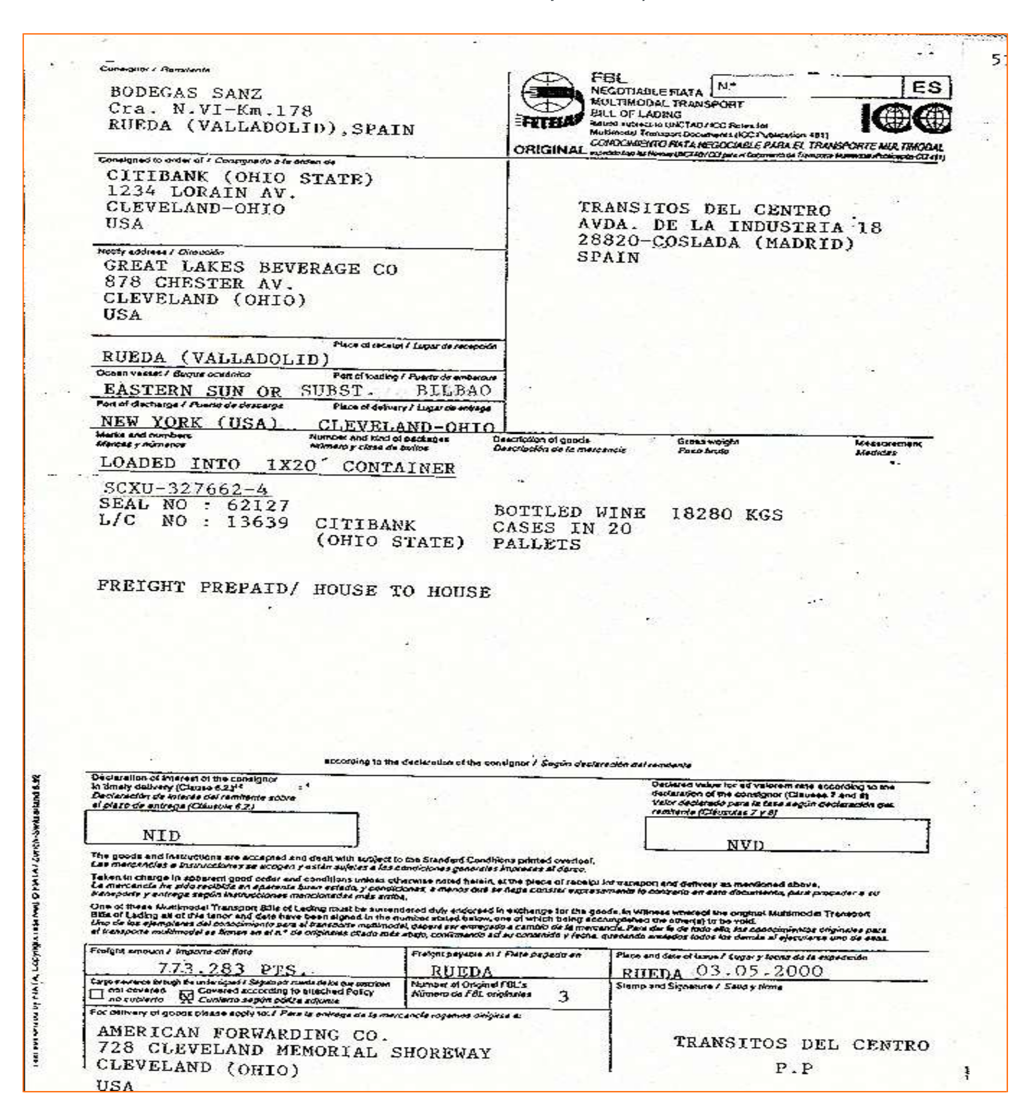
No. 3 - ORIGINAL for SHIPPER

- **Transporte multimodal**:

  - FIATA-FCR: Es un certificado de recepción de la mercancía. Se utiliza en el caso que el exportador venda Ex Works.

  - FIATA-FCT: Es un certificado negociable de transporte. Se utiliza en el caso de venta C.I.F.

  - FIATA-FBL: Es un documento negociable de transporte combinado de embarque multimodal (“Multimodal Bill of Lading”), siendo el de uso más frecuente el extendido por los miembros de la Federación Internacional de Transitarios FIATA o FIATA Bill of lading (FBL), si bien pueden existir otros modelos como el Documento Multimodal de la UNCTAD (“United Nations Conference for Trade and Development”).



Consignor / Remitente
BODEGAS SANZ
Cra. N.VI-Km.178
RUEDA (VALLADOLID), SPAIN

FBL
NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING
N.º ES
ORIGINAL
CONOCIMIENTO FIATA NEGOCIABLE PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL

Consigned to order of / Consignado a la orden de
CITIBANK (OHIO STATE)
1234 LORAIN AV.
CLEVELAND-OHIO
USA

TRANSITOS DEL CENTRO
AVDA. DE LA INDUSTRIA 18
28820-COSLADA (MADRID)
SPAIN

Notify address / Dirección
GREAT LAKES BEVERAGE CO
878 CHESTER AV.
CLEVELAND (OHIO)
USA

Place of receipt / Lugar de recepción
RUEDA (VALLADOLID)

Ocean vessel / Buque oceánico: EASTERN SUN OR SUBST.
Port of loading / Puerto de embarque: BILBAO
Port of discharge / Puerto de descarga: NEW YORK (USA)
Place of delivery / Lugar de entrega: CLEVELAND-OHIO

Marks and numbers / Marcas y números	Number and kind of packages / Número y clase de bultos	Description of goods / Descripción de la mercancía	Gross weight / Peso bruto	Measurement / Medidas
LOADED INTO 1X20´ CONTAINER SCXU-327662-4 SEAL NO : 62127 L/C NO : 13639	CITIBANK (OHIO STATE)	BOTTLED WINE CASES IN 20 PALLETS	18280 KGS	

FREIGHT PREPAID/ HOUSE TO HOUSE

according to the declaration of the consignor / Según declaración del remitente

Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2) / Declaración de interés del remitente sobre el plazo de entrega (Cláusula 6.2)
NID

Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8) / Valor declarado para la tasa según declaración del remitente (Cláusulas 7 y 8)
NVD

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.
Las mercancías e instrucciones se acogen y están sujetas a las condiciones generales impresas al dorso.

Taken in charge in apparent good order and condition unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.

One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount / Importe del flete	Freight payable at / Flete pagadero en	Place and date of issue / Lugar y fecha de la expedición
773.283 PTS.	RUEDA	RUEDA 03.05.2000
Cargo insurance through the undersigned / Seguro por cuenta de los que suscriben: ☐ not covered / no cubierto ☒ Covered according to attached Policy / Cubierto según póliza adjunta	Number of Original FBL's / Número de FBL originales: 3	Stamp and Signature / Sello y firma

For delivery of goods please apply to: / Para la entrega de la mercancía rogamos dirigirse a:
AMERICAN FORWARDING CO.
728 CLEVELAND MEMORIAL SHOREWAY
CLEVELAND (OHIO)
USA

TRANSITOS DEL CENTRO
P.P

Si bien las regulaciones jurídicas de los diversos documentos mencionados son distintas y hay matizaciones sobre diversos aspectos como p. ej. la condición de título de crédito del C/E o la responsabilidad del porteador en cada medio, es un hecho evidente que todos ellos tienen muchos aspectos en común ya que responden a una misma necesidad, la de reflejar las condiciones del transporte cuya definición corresponde al expedidor / cargador, por lo que en todos ellos se recogen en los recuadros o encabezamientos correspondientes las siguientes informaciones esenciales:

- Porteador

Remitente

Destinatario

- Intermediario / agente (Sí se utiliza)
- Identificación del vehículo
- Fecha de carga
- Lugar de carga
- Lugar de entrega
- Nº de bultos y marcas de los mismos
- Descripción de la mercancía (con mención especial caso de tratarse de una mercancía peligrosa)
- Pesos bruto y neto
- Instrucciones para el tratamiento de la mercancía
- Flete o coste del transporte y operaciones auxiliares
- Documentos que acompañan al envío (aduaneros, de calidad, facturas etc.)
- Forma de Pago (“Prepaid”, “Collect”, COD “Cash on delivery” u otras).

Un concepto esencial en todos los documentos es el de documento de transporte ***“limpio” o “clean”***, por su repercusión en la aceptación de la mercancía, pagos y cobros y responsabilidad, en contraste con el documento “sucio”,”dirty” o “foul”. Existe sobre ello una práctica defectuosa desarrollada por algunos actores del comercio internacional como instituciones financieras, transportistas, usuarios y organismos gubernativos, que es la de considerar necesario para que un documento sea “limpio” que lleve un sello del transportista que así lo indique.

Ello no es cierto ya que según el Artículo 32 de las Reglas y Usos Uniformes para los Créditos Documentarios de la Cámara de Comercio Internacional: ***"Un documento de transporte limpio es aquel en el que no se indique en alguna forma una condición defectuosa de la mercancía"***

Capítulo 10 Aduanas

10.1. FUNCION DE LA ADUANA EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

Las operaciones de comercio internacional en las que se manejan mercancías, requieren que un transportista las sitúe en el punto de destino previsto en el contrato.

Por razones fiscales y de protección de sectores sensibles de sus economías, todos los países tienen establecidas unas barreras a la introducción de productos extranjeros, que pueden ser:

- **Arancelarias**: Que gravan las mercancías según unas tarifas oficiales o aranceles que determinan los derechos aplicables a tipo de producto.

- **Contingentales**: Limitando la introducción al país de productos extranjeros por peso, volumen o número de unidades.

Todas las mercancías procedentes de terceros países, que lleguen por ejemplo al territorio Peninsular español, Islas Baleares o Canarias, están sujetas a control aduanero, debiendo ser inmediatamente conducidas, utilizando la vía señalada por las autoridades nacionales competentes, a una aduana o a otro lugar designado por dichas autoridades y vigilado por los servicios de aduanas, pudiendo ser incluso, los locales donde ejercen su comercio o industria los destinatarios de aquellas mercancías.

Se considera recinto de una Aduana al espacio físico legalmente habilitado para la presentación de las mercancías que se pretendan despachar tanto de importación-introducción como de exportación-expedición o simplemente se pretenda continuar su circulación hasta su destino final. Del recinto aduanero no podrán salir las mercancías sin que la Aduana les haya asignado un régimen aduanero determinado.

Todas las mercancías están clasificadas de acuerdo con una nomenclatura internacional denominada "**Sistema Armonizado para la Designación y Codificación de las Mercancías**" y en la UE, el arancel se presenta bajo el sistema **TARIC** o **Tarifa Integrada Comunitaria**.

En la aplicación del arancel influyen:

- La clase de mercancías según la clasificación anterior
- El origen geográfico de las mismas
- Su valor, que sirve para la liquidación del impuesto y que se realiza mediante unos cálculos perfectamente determinados por una normativa internacional

La función de la Aduana en el tráfico internacional es doble:

- Controlar las entradas y salidas de vehículos y mercancías
- Aplicar a las mercancías los impuestos que devenguen (aranceles, impuestos especiales e IVA)

A la llegada de mercancías debe presentarse una declaración sumaria o un documento aduanero o comercial que permita identificar, al menos, el nombre, naturaleza, marca y número de los bultos, la naturaleza y peso bruto de aquellas, la naturaleza y características del medio de transporte utilizado y el lugar de carga de las mercancías.

Este documento, que no tiene carácter tributario, es una relación de toda la carga conducida por un medio de transporte cualquiera. Lo presenta el jefe o conductor del medio de transporte, o, lo más normal, su representante (consignatario) dentro de las 24 horas siguientes a la llegada.

No se podrá proceder a la descarga de las mercancías si, previamente, no ha sido presentada la declaración sumaria/manifiesto y ha sido admitido por la Aduana.

Las mercancías, una vez descargadas del medio de transporte, permanecen bajo control y vigilancia del Servicio de Aduanas que no permitirán más manipulaciones que las destinadas a su conservación previa autorización y en las condiciones que la Aduana fije.

Los plazos de permanencia de las mercancías (artículo 43 del Código), salvo prórroga justificada, no podrán exceder de 45 días si llegan por el mar, o de 20 días si lo hicieron por vía aérea o terrestre.

Con la llegada del vehículo a la aduana de entrada al país, el agente de aduanas debe presentar a la Inspección de una serie de documentos que son:

- Documento único aduanero
- Factura comercial
- Relación de contenido
- Documento de transporte

- Certificados de origen
- Certificados específicos

Una vez cotejados dichos documentos y calculado el valor en aduana se aplican los aranceles e impuestos especiales que correspondan y, garantizado el pago de la deuda aduanera por el agente de aduanas, la mercancía está “nacionalizada” y se procede al levante.

El IVA en el transporte internacional: En forma muy resumida, el IVA se aplica de la forma siguiente:

- En operaciones de exportación, operaciones con áreas exentas y al amparo de regímenes suspensivos, hay exención de IVA
- En operaciones de importación se consideran dos fases en el transporte, una primera hasta el punto de introducción en el territorio aduanero nacional y otra posterior desde el punto de introducción al de destino final sujeta al IVA vigente.
- En operaciones intracomunitarias, el IVA se exigirá cuando las mercancías sean puestas a disposición del comprador en el Estado Miembro de destino

10.2. INTRODUCCIÓN

La Aduana es una institución conocida desde la antigüedad cuyo cometido, en sentido amplio, consiste en la gestión de los tributos y gravámenes sobre el comercio exterior y de los impuestos especiales, así como su recaudación en período voluntario.

La Aduana es, según la definición del Código aduanero comunitario, artículo 4.4) “**toda oficina en la que pueden realizarse total o parcialmente las formalidades establecidas en la normativa aduanera**”.

La dependencia orgánica es del Ministerio de Economía y Hacienda, y su organización jerárquica, según Resolución de 6 de julio de 1995 (BOE nº 166 de 13.07.95), a grandes rasgos, es:

- Agencia Estatal de Administración Tributaria.
- Delegado Especial de Hacienda.
- Delegado Especial adjunto para las Dependencias (Aduanas e Impuestos Especiales).
- Subdelegado para las Administraciones.



- Área Regional de Aduanas e Impuestos Especiales.
- Área Provincial de Aduanas e Impuestos Especiales.
- Administrador Principal de Aduanas e Impuestos Especiales.
- Administraciones de Aduanas e Impuestos Especiales.

La normativa reguladora de las operaciones aduaneras está contenida en el Código aduanero comunitario creado por Reglamento CE-2913/92 (DOCE L-302/92)-R. de Base- y Reglamento CE-2454/93 (DOCE L-253/93)- R. De Aplicación-.

Todas las mercancías que procedan de terceros países al territorio español están sujetas a control aduanero debiendo ser dirigidas a una aduana o a otro lugar designado por las Autoridades nacionales competentes, pudiendo ser entre otros, los locales donde ejercen su actividad los destinatarios de aquellas mercancías. Veamos ahora el papel que el recinto juega dentro de la aduana:

10.2.1. RECINTO PÚBLICO

Se considera recinto de una Aduana al espacio físico legalmente habilitado para la presentación de las mercancías que se pretendan despachar tanto de importación-introducción como de exportación-expedición o simplemente se pretenda continuar su circulación hasta su destino final. Del recinto aduanero no podrán salir las mercancías sin que la Aduana les haya asignado un régimen aduanero determinado.



El recinto de una Aduana es distinto según sea terrestre, marítima ó aérea:

- En las terrestres, el recinto estará formado por las oficinas, almacenes y locales destinados al servicio de la misma, así como los caminos que oficialmente estén reconocidos como únicos habilitados para conducción de las mercancías.

- En una estación internacional de ferrocarril, además de lo anterior, comprenderá el edificio de la estación con sus dependencias y andenes así como la extensión de las vías internacionales comprendidas entre las agujas de entrada y salida.



- En las marítimas, el recinto estará formado por las oficinas, almacenes y locales destinados al servicio directo de la Aduana, así como por los muelles, el puerto, la bahía y sus anejos.

- En las aéreas, el recinto está formado por las oficinas, almacenes y locales destinados al servicio de la misma, así como las pistas, calles de rodaje, hangares y plataformas de estacionamiento.

10.2.2. RECINTO PRIVADO

Es el correspondiente a las factorías de aquellas empresas o grupos de empresas que alcancen un determinado volumen de operaciones en tráfico exterior.

10.3. LOS DESTINOS ADUANEROS

Una vez que un medio de transporte (buque, vagón de ferrocarril, camión, avión, etc.), que transporta carga en régimen de aduana ha llegado a su punto de destino, el transportista (naviera, compañía de ferrocarriles, compañía de transporte terrestre, línea aérea), o su representante legal, tiene que poner a disposición de la Aduana la relación completa **de toda la carga** que conduce (Manifiesto o Declaración sumaria) **para ese destino**.

El Manifiesto lo establece el transportista o su representante legal en el punto de carga de la mercancía, a partir de los documentos-contrato de transporte (Conocimiento de embarque, Carta de porte de ferrocarril, CMR, conocimiento aéreo, etc.).

Una vez efectuadas las operaciones de descarga, que deben ser vigiladas por el Cuerpo de Especialistas de la Guardia Civil (en lo sucesivo Resguardo Fiscal), que colabora en el control de las mercancías en las fronteras, las mercancías quedan depositadas en la Aduana hasta que se las da un destino aduanero.

Si al finalizar la descarga se comprueba que faltan o sobran bultos completos, el Resguardo establecerá el correspondiente Parte de Faltas o Sobras de bultos y lo enviará al Administrador de la Aduana para que se proceda a notificarlo al transportista o su representante, dándole un plazo para presentar las alegaciones que considere convenientes. Si transcurrido dicho plazo no han sido presentadas alegaciones o éstas no son suficientes a juicio del Administrador de la Aduana, se impondrá una sanción de las previstas en la Ley General Tributaria.

Sin embargo, las mercancías no pueden quedar indefinidamente depositadas en la Aduana ya que en los plazos previstos hay que darlas un destino aduanero.



Estos plazos son:

- Para mercancías transportadas por vía marítima 45 días naturales.
- Para mercancías transportadas por otras vías 20 días naturales.

No obstante, cuando las circunstancias lo justifiquen, las autoridades aduaneras podrán fijar un plazo más breve o autorizar una prórroga de los plazos. En caso de prórroga ésta no podrá ser superior a las necesidades reales justificadas por las circunstancias.

Una vez transcurrido el plazo inicial y, en su caso la prórroga, es obligatorio dar a la mercancía un destino aduanero.

*Los **destinos aduaneros** posibles, artículo 4.15) del Código Aduanero, son:*

a) la inclusión de las mercancías en un régimen aduanero,

b) su introducción en una zona franca o en un depósito franco,

c) su reexportación fuera del territorio aduanero de la Comunidad,

d) su destrucción,

e) su abandono en beneficio del erario.

A continuación pasaremos a explicar brevemente, siempre siguiendo el Código aduanero comunitario, en qué consiste cada uno de los destinos aduaneros enumerados:

Depósito Franco o Zona Franca.- Se trata de un destino aduanero que permite la estancia de cualquier mercancía, comunitaria o no, sin limitación de plazo, pudiendo además efectuarse toda clase de trabajos industriales o comerciales de fabricación, transformación, etc.

A este destino aduanero se le pone fin por despacho a libre práctica, reexportación de las mercancías fuera del territorio aduanero de la Comunidad, destrucción o abandono en beneficio del erario.

Reexportación fuera del territorio aduanero de la Comunidad.- Se trata según la propia definición de este destino aduanero, de situar una mercancía fuera del territorio aduanero de la Comunidad, con cumplimiento de las formalidades reglamentarias, tanto desde el punto de vista documental como del régimen comercial aplicable.

Destrucción.- Se utiliza este destino aduanero cuando no es posible efectuar la importación debido a algún impedimento legal, por ejemplo, razones de moralidad, de orden público, de salud pública, etc., y la Aduana u otra Autoridad competente, decreta la necesidad de su destrucción.



Abandono a favor del erario.- Se produce cuando, una vez transcurridos los plazos reglamentarios y, en su caso las prórrogas, no ha sido puesta la mercancía en ninguno de los destinos aduaneros posibles.

El abandono puede ser expreso o tácito. Es expreso cuando media un acto positivo y tácito cuando no.

Con aquellas mercancías que han sido abandonadas la Aduana organiza periódicamente subastas públicas, tendentes a la venta de las mismas.

La colocación de la mercancía en el lugar designado por la Aduana para recibirla correrá por cuenta del propietario de la misma si el abandono es expreso.

Si el abandono es tácito, y no es conocido el propietario o no es posible su localización, los gastos que haya producido la mercancía hasta ser colocada en el lugar designado, serán por cuenta del adjudicatario de la mercancía en la subasta pública.

10.4. LOS REGÍMENES ADUANEROS

A su vez el artículo 4.16) del Código Aduanero determina los distintos **regímenes aduaneros**, desarrollando así el apartado de los destinos aduaneros:

a) *el despacho a libre práctica*

b) *el tránsito*

c) *el depósito aduanero*

d) *el perfeccionamiento activo*

e) *la transformación bajo control aduanero*

f) *la importación temporal*

g) *el perfeccionamiento pasivo*

h) *la exportación.*

Despacho a libre práctica.- Es el régimen aduanero, artículo 79 del Código, que permite que las mercancías no comunitarias adquieran el estatuto de comunitarias, mediante el cumplimiento de las formalidades reglamentarias, de régimen comercial y el pago de la Tarifa Exterior común.



Tránsito.- El Código aduanero comunitario no contiene una definición del tránsito. Sin embargo, el artículo 91 dice que "el régimen de tránsito externo permitirá la circulación de mercancías de terceros países desde uno a otro punto del territorio aduanero". Naturalmente ello lleva implícita la intervención de una oficina de Aduanas, pues este régimen se considera finalizado cuando las mercancías y la documentación que las ampara son presentadas en la Aduana de destino.

Depósito aduanero.- Se trata, artículo 98.1 del Código aduanero, del régimen suspensivo que permite el almacenamiento de mercancías vinculadas al mismo en un depósito aduanero.

Perfeccionamiento activo.- Se trata, artículo 114.1 del Código aduanero, de "el régimen aduanero económico que permite introducir en el territorio aduanero comunitario mercancías no comunitarias para que sufran una o varias operaciones de perfeccionamiento y destinarlas a su exportación fuera del territorio aduanero comunitario, en forma de productos compensadores, (llamados así los productos resultantes de las operaciones de perfeccionamiento), sin que aquéllas queden sujetas a derechos de importación. Ejemplo: transformación de trigo duro en pasta alimenticia.

Es importante resaltar que si el titular de una autorización de este régimen decide no exportar las mercancías al final del proceso, deberá satisfacer, además de los derechos de importación, los intereses compensatorios (artículo 551.1 del Reglamento de aplicación).

La cuantía de estos intereses es fijada semestralmente por la Comunidad.

Ttransformación bajo control aduanero.- Es, *artículo 130* del Código, "el régimen aduanero económico que permite introducir en el territorio aduanero de la Comunidad mercancías *no comunitarias* para someterlas a operaciones que modifiquen su especie o estado, sin estar sujetas a derechos de importación ni a medidas de política comercial, y despachar a libre práctica o consumo los productos obtenidos, con aplicación de los derechos de importación que correspondan a éstos últimos.

Los casos en que se puede utilizar este régimen están definidos en el artículo 131 del Código aduanero, que los limita a aquellos que figuran reseñados en la lista del anexo 76 del Reglamento de aplicación, señalando en su columna 1, las mercancías admisibles y, en su columna 2, las operaciones de transformación a que se someterán (artículo 650 del Reglamento de aplicación).

Importación temporal.- Es, *artículo 137* del Código, el régimen que permite el uso o la utilización en el territorio aduanero de la Comunidad, por un plazo predeterminado, de mercancías *no comunitarias*, *propiedad de una persona establecida fuera del territorio aduanero de la Comunidad,* con exención total o parcial de los derechos de importación y sin someterse a las medidas de política comercial, para su ulterior reexportación o recepción de otro destino aduanero autorizado, *sin haber sufrido modificaciones*, a excepción de su depreciación normal por el uso que se haya dado a las mismas.



Ejemplo: mercancías destinadas a ferias o congresos.

Durante la permanencia en el territorio aduanero de la Comunidad, el titular deberá afianzar en su totalidad el importe de los derechos de arancel e IVA.

Además de lo indicado en el párrafo anterior, la concesión de este régimen queda supeditada a las siguientes condiciones particulares:

- Que sea el peticionario quien utilice o mande utilizar las mercancías en cuestión (Art. 138 del código).
- Que sean identificables las mercancías de importación, salvo que por la naturaleza de las mismas o de las operaciones a realizar, se estime por la autoridad aduanera que no se producirá un abuso del régimen (Art. 139 del código).
- Que el plazo de permanencia no supere un máximo de 24 meses (Art. 140.2 del código), aunque cabe la posibilidad de prórroga cuando existan circunstancias excepcionales que lo justifiquen.

En el caso de exención parcial, los derechos de importación exigibles serán, por cada mes o fracción que las mercancías permanezcan en el régimen, el 3% de la cuantía de derechos que habrían sido percibidos si hubieran sido despachados a libre práctica en la fecha en que se incluyeron en el régimen (artículo 143.1 del código).

Sin embargo, la cuantía de los derechos de importación a percibir nunca podrá ser superior a la que se hubiese percibido en caso de despacho a libre práctica, sin tener en cuenta los intereses que pudieran ser aplicables. Naturalmente, este supuesto solo podría darse en el caso de haberse prorrogado el plazo de 24 meses.

El perfeccionamiento pasivo.- Este régimen *artículo 145.1* del código, permite exportar temporalmente mercancías comunitarias para ser sometidas a operaciones de perfeccionamiento y posteriormente despachar a libre práctica, con exención total o parcial de derechos de importación, los productos resultantes o los sustitutivos de éstos.

Ejemplo: reparaciones de mercancías, incluidas su restauración y puesta a punto.

Cuando se produce una sustitución de los productos exportados temporalmente, a la operación se la considera como intercambio estándar.

La modalidad de intercambio estándar tiene dos variantes: Con y sin importación anticipada.

En la modalidad de "con importación anticipada" (artículo 154.3 del código), la importación de los productos de sustitución se efectúa con anterioridad a la exportación temporal de la mercancía a sustituir. En este caso hay que prestar ante la Aduana una garantía que cubra los derechos de importación.



En la modalidad de *“sin importación anticipada”* la exportación precede a la importación.

Exportación.- Es artículo *161 del código*, la salida de mercancías fuera del territorio aduanero comunitario.

Dentro del término genérico de “exportación” pueden darse las siguientes modalidades:

- Exportación definitiva
- Exportación temporal
- Reexportación
- Salida de área exenta.

El control sobre las exportaciones está justificado, entre otras, por las siguientes razones:

- La necesidad de asegurar el cumplimiento de las prohibiciones y/o restricciones a la exportación.
- La comprobación de los datos que servirán de base, en su caso, para la devolución de los impuestos interiores soportados, así como para gestionar las denominadas “ restituciones” en el caso de productos agrícolas en el marco de la Política Agrícola Común.

10.5. EL DOCUMENTO ÚNICO ADMINISTRATIVO

El Código aduanero comunitario establece los formularios que han de utilizarse para documentar las operaciones aduaneras. El principal de ellos es el **Documento Único Administrativo** que en adelante llamaremos DUA, para abreviar.

En principio se trata de una combinación de 8 ejemplares, si bien, la Comunidad deja libertad a los Estados miembros para establecer un noveno ejemplar a efectos de control interno. A efectos prácticos se combinan los 8 ejemplares en tres grandes bloques o series, según vayan a ser utilizados en operaciones de Tránsito, Exportación o Importación.

Cada uno de los bloques o series se compone de los siguientes ejemplares:

- **Bloque o serie “T”:** Formado por los ejemplares 1, 4, 5, 7 y 9.
- **Bloque o Serie “E”:** Formado por los ejemplares 1, 2, 3, 4 y 9.
- **Bloque o Serie “I”:** Formado por los ejemplares 6, 7, 8 y 9.



El bloque o serie "T" se utiliza en operaciones de tránsito y sus ejemplares cumplen los siguientes cometidos:

- **Ejemplar 1**: Se queda en la Aduana de partida.
- **Ejemplares 4, 5 y 7**: Viajan con la mercancía. El ejemplar 5 es devuelto posteriormente a la Aduana de partida como justificante del buen fin de la operación o, por el contrario, con las anotaciones de faltas o sobras de bultos que hayan resultado para que ésta proceda como veremos más adelante al hablar de la Tránsito comunitaria. El ejemplar 4 queda en la Aduana de destino y el ejemplar 7 se utiliza para fines estadísticos en el país de destino.
- **Ejemplar 9**: Se queda en la Aduana de partida y sirve para el control de salida de la mercancía del recinto aduanero.

El bloque o serie "E" se utiliza en operaciones de exportación y sus ejemplares cumplen los siguientes cometidos:

- **Ejemplar 1**: Se queda en la Aduana de exportación.
- **Ejemplar 2**: Se une al DUA a efectos estadísticos en el país de exportación.
- **Ejemplar 3**: Se entrega al exportador a fin de que pueda deducirse, en su caso, los IVAS soportados por la mercancía exportada. Si la mercancía sale por una aduana comunitaria distinta de la de despacho, el ejemplar 3 tiene que ir acompañándola y, posteriormente, será devuelto a la aduana de despacho con el control de salida.
- **Ejemplar 4**: Se utiliza para justificar el origen comunitario de una mercancía, por ejemplo, envíos a Canarias. Si no se utiliza, se queda en la Aduana de exportación.
- **Ejemplar 9**: Se queda en la aduana de exportación y sirve para el control de salida de la mercancía del recinto aduanero.

El bloque o serie "I" se utiliza en operaciones de importación y sus ejemplares cumplen los siguientes cometidos:

- **Ejemplar 6**: Se queda en la Aduana de Importación para fines estadísticos.
- **Ejemplar 7**: Se une al DUA de importación.
- **Ejemplar 8**: Se entrega al importador para justificar la legal importación.
- **Ejemplar 9**: Se queda en la Aduana de importación y sirve para el control de salida de la mercancía del recinto aduanero.



Todos estos formularios tienen una versión bis para el caso de que sea necesario utilizar más de uno.

Las instrucciones para la formalización del DUA en España están contenidas en la Resolución de 15 de septiembre de 2008 del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (BOE de 24-09-2008).

10.6. VALORACIÓN DE MERCANCÍAS EN ADUANA

De todas las mercancías, aunque no sean objeto de compra-venta, ha de establecerse su valor en Aduana.

La normativa sobre valoraciones está contenida en los artículos 28 al 36, ambos inclusive y en los artículos 141 al 181 bis, ambos inclusive del Reglamento CEE 2286/2003.

Para hallar las bases y calcular los diferentes impuestos y en otros casos para dar cuenta a la Comunidad de las franquicias o exenciones concedidas, **al valor de la mercancía**, *si no están incluidos en la factura de* venta o pro-forma, **hay que incrementarle principalmente**, los siguientes gastos (Art. 32):

- Comisiones de venta y gastos de corretaje siempre y cuando estén relacionados con la mercancía que se valora y constituyan una condición de venta de la misma.
- Costes de los envases que se consideren como formando un todo con la mercancía.
- Coste de embalaje
- Cánones y derechos de licencia relativos a las mercancías objeto de valoración siempre que el comprador este obligado a pagar como condición de la venta de dichas mercancías.
- Gastos de transporte y seguro hasta el punto de entrada en el territorio aduanero importador.
- Gastos de carga, descarga y manipulación durante el transporte.

Los conceptos que se excluyen para determinar el valor en aduana son:

- Comisiones de compra
- Gastos de construcción, instalación, montaje, mantenimiento, asistencia técnica, realizados después de la importación de la mercancía.
- Prestaciones realizadas por el comprador en España para comercializar.



- Coste del transporte y seguro interior.
- Derechos y gravámenes aplicables en el país de importación
- Intereses por pago diferido
- Gastos relativos al derecho de reproducción en la C.E. de las mercancías importadas.

En definitiva, será situar la mercancía en condiciones CIF / CIP frontera Comunidad.

Para la determinación del valor en Aduana de las mercancías hay que partir de lo declarado en la factura de venta. La factura no está sujeta a modelo, por lo que se redactará de acuerdo con las formas usuales en el comercio y se aceptarán las facturas obtenidas por cualquier procedimiento de impresión, con la única condición que sean legibles y comprensibles y contengan al menos, todos los datos que se enumeran en el siguiente párrafo; tampoco se exigirá que las facturas estén firmadas.

***Datos que es necesario declarar en las facturas*:**

- Fecha.
- Nombres o razones sociales y domicilios del vendedor y comprador.
- Cantidad, denominación precisa, precio unitario e importe total de la mercancía.
- Fecha y condiciones del pago y de la entrega, con precisión en cuanto al lugar donde el vendedor se obliga a situar la mercancía (INCOTERM), en orden a establecer los gastos que han de ser cubiertos por su cuenta.

Si las facturas no estuvieran redactadas en idioma castellano, la Aduana podrá exigir su traducción oficial, pero hará uso comedido de esta facultad, cuando el idioma empleado sea uno de los de frecuente utilización en el comercio.

En caso de que en el momento de solicitar el despacho de la mercancía no se disponga de la correspondiente factura, el Administrador de la Aduana podrá conceder el plazo que estime suficiente para presentarla.

Si la compra-venta no se hubiera concertado en moneda española, hay que hacer la conversión a euros. Para ello se utilizará, con carácter general, el cambio del Banco de España, en posición vendedor, del penúltimo miércoles de cada mes, publicado en el Boletín Oficial del Estado del día siguiente, jueves (Art. 169). Este cambió será de aplicación durante todo el mes siguiente, salvo que se produzca una variación al alza o a la baja superior al 5%.

En aquellas expediciones cuyo valor en Aduana resulte superior a € 10.000.- habrá que cumplimentar, además, el documento DV1.



10.7. EL TRÁNSITO COMUNITARIO

Este régimen debe utilizarse obligatoriamente para todos los transportes que se inicien en el interior de la Comunidad sin destino asignado. Las modalidades de tránsito comunitario, son dos, a saber: (Artículo 340 bis y siguientes)

- Tránsito comunitario interno.
- Tránsito comunitario externo.

Circularán en régimen de tránsito comunitario interno, principalmente, aquellas mercancías con estatuto de comunitarias, que tengan que ser objeto de control por parte de las autoridades aduaneras, por ejemplo, tecnología de doble uso, material de defensa, etc. Para identificar esta modalidad, en la casilla 1, campo 3, del documento de tránsito debe figurar la mención "T2".

Circularán en régimen de tránsito comunitario externo, todas las mercancías no comunitarias, sin que dichas mercancías estén sujetas a derechos de importación y demás gravámenes ni a medidas de política comercial. Para identificar esta modalidad, en la casilla 1, campo 3 del documento de tránsito debe figurar la mención "T1".

Toda persona física o jurídica que pretenda utilizar el régimen de tránsito comunitario debe constituirse en "obligado principal" frente a las autoridades aduaneras. Para ello deberá prestar una garantía con objeto de asegurar el pago de la deuda aduanera y demás gravámenes que puedan surgir con respecto a las mercancías transportadas bajo este régimen aduanero.

Sin perjuicio de lo anterior, no se requerirá garantía alguna para cubrir:

a) Las travesías marítimas y aéreas.

b) Los transportes de mercancías por el Rin y las vías fluviales renanas;

c) Los transportes por conductos;

d) Las operaciones efectuadas por las compañías ferroviarias de los Estados miembros.

Sin perjuicio de las obligaciones del obligado principal, el transportista o el destinatario de las mercancías que las acepte sabiendo que están bajo régimen de tránsito comunitario también deberá presentarlas intactas en la oficina de aduana de destino, en el plazo señalado y habiendo respetado las medidas de identificación (precintos, etc.), puestas por las autoridades aduaneras.



Las modalidades de garantía para cubrir las responsabilidades del obligado principal son tres, a saber:

- Garantía individual.
- Garantía a tanto alzado o forfait.
- Garantía global.

La garantía individual y la a tanto alzado, solamente son válidas para una operación de tránsito.

La garantía global es válida para todas las operaciones de tránsito que sean realizadas por el obligado principal en el período de tiempo que las autoridades aduaneras determinen.

En condiciones normales dos años, prorrogables por otros dos, siempre que no se modifiquen las condiciones que dieron lugar al establecimiento de la garantía prestada.

No obstante, las autoridades aduaneras de la Comunidad, previa comunicación y, en su caso, aceptación por parte de la Comisión, podrán excluir determinadas mercancías de los beneficios de la garantía global.

10.8. LA DEUDA ADUENERA

Principalmente dará origen a una deuda aduanera de importación: (Artículo 201 del código y siguientes)

- el despacho a libre práctica de una mercancía sujeta a derechos de importación, o
- la inclusión de dicha mercancía en el régimen de importación temporal con exención parcial de los derechos de importación.

La deuda aduanera se originará en el momento de la admisión de la declaración en Aduana de que se trate.

El deudor será el declarante. En caso de representación indirecta, será también deudora la persona por cuya cuenta se haga la declaración.

La deuda aduanera puede hacerse efectiva en el momento de la solicitud de admisión de la declaración en Aduana. No obstante, sobre todo en el caso de aquellas personas físicas o jurídicas que hacen importaciones con carácter repetitivo, se puede solicitar la constitución de una garantía. Dicha garantía deberá prestarla el deudor o la persona que pueda convertirse en deudor.



Las autoridades aduaneras podrán permitir que un tercero (Banco o Compañía de Seguros autorizada), constituya la garantía en lugar y nombre de la persona a quien se haya exigido la misma.

Cuando el deudor sea una administración pública, no se le exigirá garantía alguna.

La garantía se podrá exigir:

- en el mismo momento en el que se haga aplicación de la normativa que establezca la posibilidad de exigir la constitución de dicha garantía, o bien,
- en cualquier momento posterior en que las autoridades aduaneras comprueben que no está suficientemente asegurado el pago, en los plazos previstos, de la deuda aduanera que ya exista o que pueda originarse.

Las autoridades aduaneras permitirán que se constituya una garantía global para cubrir varias operaciones que den lugar o que puedan dar lugar a una deuda aduanera.

La garantía en todos los casos, deberá ser equivalente:

- al importe exacto de la(s) deuda(s) aduanera(s) de que se trate, si dicho importe puede determinarse de forma cierta en el momento en que se exija la garantía,
- al importe más elevado, estimado por las autoridades aduaneras, de la(s) deuda(s) aduanera(s) que ya exista(n) o que pueda(n) originarse en los demás casos.

En el caso de una garantía global constituida para deudas aduaneras cuya suma varíe con el tiempo, el importe de dicha garantía deberá fijarse en un nivel que permita cubrir, en todo momento, el de las deudas aduaneras de que se trate.

La deuda aduanera cuyo importe haya sido afianzado deberá hacerse efectiva, como máximo, en un plazo de treinta días a contar desde aquel en que fue admitida la declaración en aduana.

La extinción de la deuda aduanera se producirá, principalmente,

- por el pago del importe de los derechos.
- por la condonación del importe de los derechos
- cuando en relación con mercancías declaradas para un régimen aduanero que incluya la obligación de pagar derechos:
  - → la declaración de aduana se invalide de conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 del Código.



- las mercancías, antes de que se haya autorizado el levante, sean o bien decomisadas y simultánea o posteriormente confiscadas, o bien destruidas por orden de las autoridades aduaneras o bien destruidas o abandonadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 182, o bien destruidas o irremediablemente perdidas por una causa que dependa de la naturaleza misma de dichas mercancías, o por caso fortuito o de fuerza mayor.

- cuando se decomisen en el momento de la introducción irregular y se confisquen simultánea o posteriormente mercancías que hayan dado origen a una deuda aduanera de conformidad con lo dispuesto en el artículo 202.

10.9. SISTEMA INTRASTAT

NORMATIVA: Reglamento CE 638/2004

Reglamento CE Nº 91/2010

10.9.1. INTRODUCCIÓN

La realización del Mercado Único en 1993 supuso la desaparición de las formalidades aduaneras entre los Estados miembros y la supresión de la documentación aduanera que proporcionaba la información necesaria para la obtención de la estadística del comercio entre los Estados miembros.

La necesidad de seguir contando con estadísticas de comercio intracomunitario originó la creación de un sistema de recogida de datos a través de declaraciones periódicas presentadas por los operadores económicos que realizaban operaciones de adquisiciones y ventas intracomunitarias denominado Sistema Intrastat.

10.9.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este sistema de recogida de datos estadísticos contempla, por una parte, los movimientos de mercancías que salgan del territorio estadístico español con destino al territorio estadístico de otro Estado miembro, y por otra, los movimientos de mercancías que entran en el territorio estadístico español procedentes de otro Estado miembro.

En todo caso, hay que tener en cuenta que la inclusión en el Sistema Intrastat de un movimiento de mercancías viene determinada por el flujo físico de las mismas y, en ningún caso, por el flujo financiero o de emisión de facturas a los que dichos movimientos de mercancías pudieran dar lugar.



10.9.3. OPERACIONES INTRACOMUNITARIAS

A efectos de la estadística del comercio entre Estados miembros, se considerarán operaciones intracomunitarias las siguientes introducciones y expediciones de bienes:

10.9.4. INTRODUCCIONES INTRACOMUNITARIAS

Se considerarán introducciones intracomunitarias:

Las adquisiciones con transmisión del poder de disposición sobre bienes corporales que son expedidos o Transportados al territorio estadístico español, con destino al adquirente o a un tercero, desde otro Estado miembro, por el transmitente, el propio adquirente o por un tercero en nombre y por cuenta de cualquiera de los anteriores.

10.9.5. EXPEDICIONES INTRACOMUNITARIAS

Se considerarán expediciones intracomunitarias:

La entrega intracomunitaria con transmisión del poder de disposición sobre bienes corporales expedidos o transportados desde el territorio estadístico español, con destino al adquirente o a un tercero, en otro Estado miembro, por el transmitente, el adquirente o un tercero en nombre y por cuenta de cualquiera de los anteriores.

La obligación de proporcionar la información requerida por el Sistema Intrastat incumbe a toda persona física o jurídica que intervenga en un intercambio de bienes entre Estados miembros.

Esta obligación de presentar declaraciones estadísticas viene determinada por dos factores que se consideran de forma conjunta, a saber:

- La naturaleza del operador, que es la que determina la obligación de suministrar la información estadística.
- Su volumen de comercio intracomunitario, que dentro del grupo anterior establece la obligación de presentar declaración.

10.9.6. PERSONAS DISPENSADAS DE LAS OBLIGACIONES ESTADÍSTICAS

Están dispensados de presentar la declaración estadística Intrastat:

- Por naturaleza del operador: Las personas físicas no sujetos del IVA por adquisiciones intracomunitarias.



- Las personas jurídicas que no tengan la obligación de presentar la “Declaración recapitulativa de las operaciones con sujetos pasivos de la CE” del IVA (modelo 349).

- Por la cuantía de las operaciones intracomunitarias:

Tanto en el flujo de Introducción como en el de Expedición, están dispensados de presentar la declaración estadística Intrastat los obligados estadísticos cuyo importe facturado total por cada uno de los flujos en el año precedente no hubiera superado la cifra de 250.000 euros.

No obstante, si un obligado inicialmente dispensado de presentar declaración Intrastat superara, en el curso del año, la cifra de 250.000 euros, quedará obligado en el mes en el que se superó dicho volumen, de adquisiciones o entregas intracomunitarias, a presentar declaración estadística en la que incluirá todas las operaciones intracomunitarias realizadas a lo largo del año hasta ese momento.

10.9.7. UMBRALES ESTADÍSTICOS

Cada Estado Miembro está obligado a fijar anualmente unos umbrales estadísticos o, lo que es lo mismo, decidir cuántas empresas estarán sujetas a la obligación estadística, de forma que se satisfagan las exigencias de calidad de la información impuesta por la Comisión. Cada Estado puede reducir estos umbrales para lograr un mayor detalle, pero no elevarlos para reducir la carga de trabajo soportada.

Si el volumen de su comercio es igual o inferior a 250.000 euros, cumplirá sus obligaciones estadísticas mediante la presentación de la Declaración periódica recapitulativa exigida a efectos del IVA intracomunitaria.

10.9.8. UMBRAL DE TRANSACCIÓN

En la Resolución de 26 de enero de 2005, se fijó un umbral de transacción de 200 euros.

Este umbral resulta adecuado para aquellos obligados que realicen frecuentemente pequeñas operaciones con productos muy diversos, lo que les obliga a confeccionar declaraciones con muchas partidas y con valores muy bajos.

Podrán solicitar acogerse a este umbral aquellos operadores que en cada factura presenten por cada clase diferente de producto (entendiéndose por tal las mercancías que se clasifican en distintos códigos de la NC), un valor total igual o inferior a 200 euros.



10.9.9. UMBRAL DE VALOR ESTADÍSTICO

El umbral estadístico vigente para el ejercicio de 2003 es de 6 millones de euros, tanto para la introducción como para la expedición.

Aquellos operadores cuyas adquisiciones o ventas intracomunitarias durante el ejercicio precedente hayan superado un importe facturado total de 6 millones de euros, vendrán obligados a declarar:

- Valor estadístico
- Condiciones de entrega
- Modalidad de transporte
- Régimen estadístico
- Puerto/aeropuerto de carga/descarga.

10.9.10. PERÍODO DE REFERENCIA

Según el Reglamento 638/2004, el período de referencia será el mes natural en el curso del cual sea exigible el impuesto sobre el Valor Añadido en concepto de entregas o adquisiciones intracomunitarias.

En el caso de introducción, se hayan puesto a disposición del adquirente los bienes que son objeto de la adquisición intracomunitaria.

En el caso de expedición, los bienes que son objeto de la entrega intracomunitaria hayan dejado de estar a disposición de quien efectúa la entrega.

10.9.11. PLAZO DE PRESENTACIÓN

La declaración estadística mensual recapitulativa, deberá presentarse en las Oficinas Intrastat provinciales o locales correspondientes, durante los doce primeros días naturales del mes siguiente al período de referencia. Si el duodécimo día coincidiese con domingo o festivo, se trasladará al lunes.



10.9.12. LUGAR DE PRESENTACIÓN

La presentación de la información, salvo para el caso del teleproceso, tendrá lugar en las Oficinas Provinciales (OPI) y Locales (OLI) Intrastat, cuya situación y códigos estadísticos se relacionan en el apartado de documentación.

Tanto para el caso de la declaración única mensual o varias declaraciones, se presentarán en una única Oficina Intrastat.

La Oficina Intrastat será la correspondiente al domicilio fiscal del obligado.



Capítulo 11 Bibliografía

11.1. BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- INCOTERMS 2010

Cámara de Comercio Internacional

Comité Español

Avenida Diagonal 452-454

08006-Barcelona

- CODIGO DE COMERCIO

Boletín Oficial del Estado

Avda. de Manoteras 54

28050-Madrid

- GUIA DEL ENVASE Y EMBALAJE

Autor: Luis Sicre Canut

Dicodi S.A.

Doctor Castelo 10

28009-Madrid

- BARRERAS TÉCNICAS AL COMERCIO

Autor: Guillermo Ariza Dolla

Editorial: ESIC

Avda. de Valdenigrales S/n

28223-Pozuelo de Alarcón (Madrid)



- CÓDIGO DE COMERCIO

Editorial: BOE

Avda. de Manoteras 54

28050-Madrid

- STOWAGE (THE PROPERTIES AND STOWAGE OF CARGOES)

Autor: R. E. Thomas

Editorial: Brown, Son & Ferguson Ltd.

Glasgow S. 1.

GRAN BRETAÑA

- MANUAL DEL SEGURO MARÍTIMO

Autor: Raúl González Hevia

Editorial: MAPFRE

Echegaray 25

28014-Madrid

- TRÁFICO MARÍTIMO

Autor: Javier Pinacho y Bolaño-Rivadeneira

Editorial: Fondo Editorial de Ingeniería Naval

Avda. del Arco del Triunfo

Ciudad Universitaria

28012-Madrid

- TEXTOS DE CAPACITACIÓN PROFESIONAL PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y ACTIVIDADES AUXILIARES

Autor: Departamento de Formación de CETM

Editorial: Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística (CEFTRAL)



López de Hoyos 322

28043-Madrid

- LEY Y REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

Autor: Ministerio de Fomento

Editorial: Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística

(CEFTRAL)

López de Hoyos 322

28043-Madrid

- HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

Autor: Francisco Wais

Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Santa Isabel 44

28012-Madrid

- AIR CARGO TRAINING

Autor y Editorial: International Air Transport Association (IATA)

PO Box 160

1.216-Cointrin-Geneva

SUIZA

- TRATADO SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

Autor: José Luis Mañas Lahoz

Editorial: Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento

Plaza de San Juan de la Cruz 3

28003-Madrid



- RÉGIMEN JURÍDICO DEL TRANSPORTE

Autor: Enrique Mapelli López

Editorial: Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia

San Bernardo 66

28015-Madrid

11.2. REVISTAS

- LE JOURNAL POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Editorial: Rittmann SA

Spalentorweg 9

CH-4003-Bale

SUIZA

- INTERTRANSPORT

Editorial: Publicaciones Men-Car SA

Paseo de Colón 24

08002-Barcelona

- TODOTRANSPORTE

Editorial: Tecnipublicaciones

Castellana 232

28046-Madrid

- TRANSPORTE PROFESIONAL

Editorial: BGO Editores SL

López de Hoyos 141

28002-Madrid



- BOLETÍN INFORMATIVO DE ANAVE

Editorial: Asociación de Navieros Españoles

Doctor Fleming 11

28036-Madrid

- VÍA LIBRE

Editorial: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

San Cosme y San Damián 1

28012-Madrid

11.3. BIBLIOGRAFIA DE PÁGINAS WEB

- LOGISTICA
  - CEL: Centro Español de Logística: www.cel-logistica.org
  - ISO: International Standardization Organization: www.iso.ch
  - PLAZA LOGISTICA: Plataforma Logística de Zaragoza www.plazalogistica.com
  - BLOG LOGISTICA: www.bloglogistica.com
  - ADL: www.adl-logistica.org
  - AENOR: Asociación Española de Normalización www.aenor.es
  - LOGISNET: Portal sobre Logística: www.logisnet.com
- ENVASE Y EMBALAJE
  - AECOC: Asociación Española de Codificación Comercial: http://www.aecoc.es/
  - ANAIP: Asociación Nacional de Industrias Plásticas: http://www.anaip.es
  - AFCO: Asociación de Fabricantes de Carton Ondulado: www.afco.es
  - FEFCO: Asociación de Fabricantes de Carton Ondulado: www.fefco.org



→BIC: Bureau Internacional des Conteneurs www.bic-code.org

- SEGURO

→UNESPA: Unión Española de Aseguradores: www.unespa.es

- TRANSPORTE MARITIMO

→ANAVE: Asociación de Navieros Españoles: http://www.anaip.es

→IMO: International Maritime Organization: www.imo.org

→ LLOYD’S LIST: http://www.lloydslist.com

→ SHORT SEA (Transporte marítimo corta distancia) http://simulador.shortsea.es

- TRANSPORTE DE CARRETERA

→CETM: Confederación de Transportes de Mercancías http://www.cetm.es

→ASTIC: Asociación de transporte Internacional por carretera www.astic.net

→IRU: International Road Transport Union www.iru.org

→TELEROUTE IBERICA: Bolsa Internacional de cargas www.telerouteiberica.com

- TRANSPORTE FERROVIARIO

→RENFE: Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles www.renfe.es

→TRANSFESA: Transportes Ferroviarios Especiales www.transfesa.com

→UIRR: Union internationale Rail-Route www.uirr.com

- TRANSPORTE AEREO

→IATA: www.iata.org

→CLASA: Centros Logísticos Aeroportuarios www.clasanet.com

→IBERIA: www.iberia.es

- ADUANAS

→TARIC: http://www.taric.es



- AEAT: http://www.aeat.es
- AGENCIA TRIBUTARIA: http://www.agenciatributaria.es
- COMISION EUROPEA: http://europa.eu/pol/cust/index es.htm
- ARANCELES Y ESTADISTICAS DE OTROS PAISES

  http://mkaccdb.eu.int/mkaccdb2/indexPubli.htm
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL ADUANAS: http://www.coomd.org

GENERAL

- FIATA: FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS, EXPEDIDORES INTERNACIONALES Y Asimilados: http://www.fiata.com
- ICEX: Instituto Español de Comercio Exterior

  www.icex.es

  (Ver especialmente el epígrafe, Pasaporte al Exterior)
- Mercados Internacionales: página europea

  http://mkaccdb.eu.int/
- Cámaras (documentos): www.camaras.org
- COMERCIO EXTERIOR: http://www.comercio-exterior.es
- BLOG: Orientación tarifas aéreas y marítimas

  www.jesuscuellar.blogspot.com
- Global Negotiator: http://www.globalnegotiator.com
- Agencia Andaluza de Promoción Exterior